MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1942 JÚLIUS 15. (V. ÉVF. 14. SZÁM)



Angol bombázógép útja a Földközi-tengerben ért véget

ÁRA 50 FILLÉR



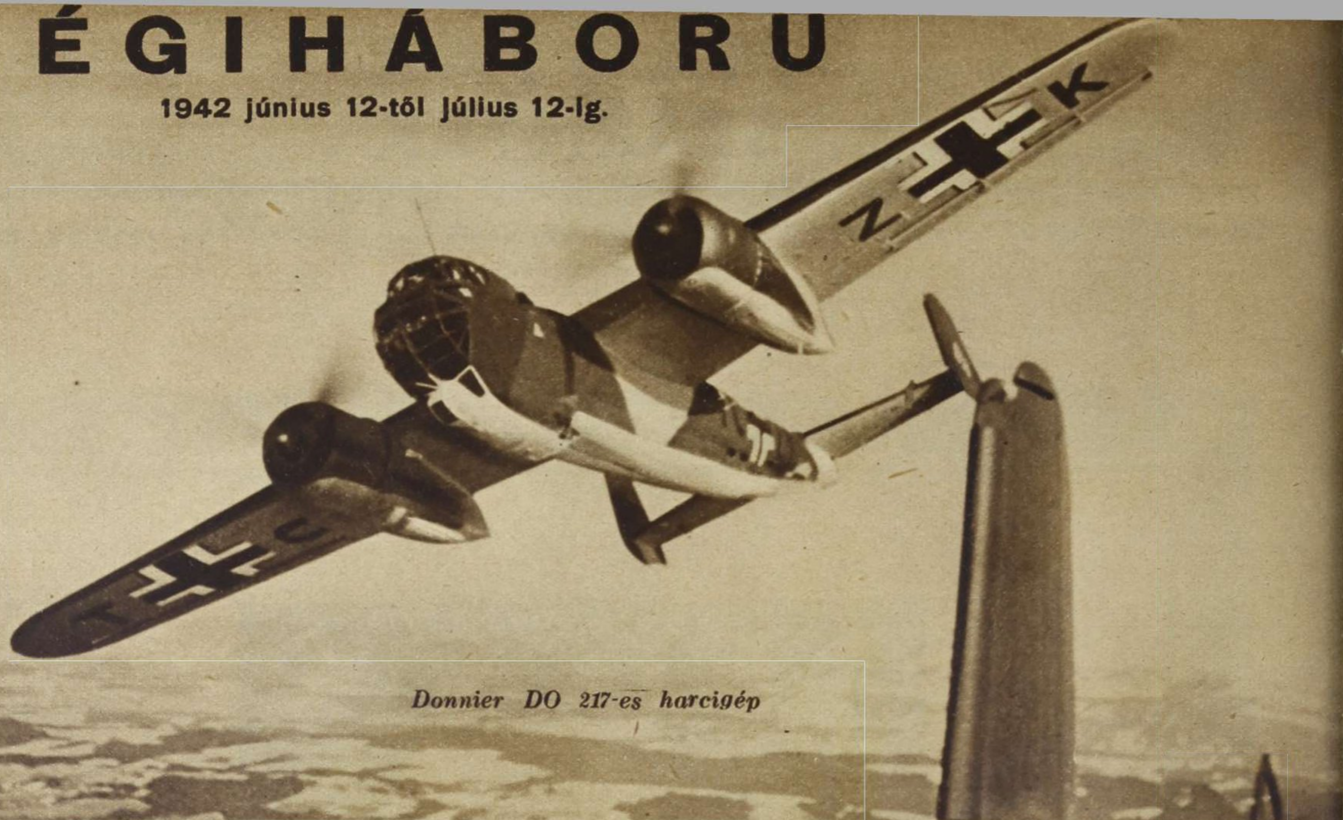
MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 14. SZÁM * BUDAPEST, 1942 JÚLIUS 15



A Kormányzó Úr Ő Főméltósága folyó évi június hó 20-án kelt legfelsőbb elhatározásával, a m. kir. honvédelmi miniszter előterjesztésére, vitéz nagybányai Horthy István urat az 1942. évi III. törvénycikkel kormányzóhelyettessé történt megválasztása folytán, az 1939. évi X. törvénycikk alapján létesült Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottsági tagságától és az elnöki tisztség gyakorlásától felmentette és az elnöki tisztség gyakorlásával dr. Ember Sándor országgyűlési képviselőt, az intézőbizottság tagját bízta meg.

LÉGIHÁBORÚ

1942 június 12-től július 12-ig.



Donnier DO 217-es harcigép

Június eleje óta a világ figyelme a Szovjet felé összpontosult, az ott esedékes hadműveleteket várta mindenki a kercsi, charkovi és a szebasztopoli harcok kapcsán. Egymásután érték a Szovjet felé irányuló utánpótlást Murmanszk vidékén és az Északi Jegestengeren a legsúlyosabb csapások, a német légierő látszólag zömével ott és a nyugati arcvonalon volt a legjobban elfoglalva. Mikor az északafrikai harctéren, ahol a rekkenő hőség miatt ebben az időben nagy támadást megindítani sem lehet, olyan bámulatos eredmények alakultak ki a tengelyhatalmak javára, amire a legsötétebben látó angolok sem voltak elkészülve.

Málta teljes megbénítása, a földközitengeri szövetséges hajóhad, légierő és utánpótlás sorozatos veszteségei módot adtak az északafrikai német-olasz seregek nagy hadvezérének, Rommel vezértábornagynak arra, hogy eredetileg korlátolt célú hadműveletében az angolok teljes vereségét formálja ki.

Tobruk eleste, a 8. angol hadsereg szétzúzása és maradványainak üldözése jelenleg már Marsa Matruh-ig, elsősorban a tengely légierejének lényeges megerősítésével és tervszerű felhasználásával volt elérhető. A Földközi-tenger közepére és keleti medencéjére összpontositott német-olasz légierő először megtörte Maltát, majd az angol légifölényt. Lehetővé tette az olasz flottával és a leküldött német tengeralattjárókkal együtt az északafrikai német-olasz seregtestek szinte veszteségnélküli utánpótlását és anyagellátását. Önfeláldozó támadásaikkal az olasz torpedóvető és német zuhanóbombázó alakulatok a Földközi-tengeren minden angolszász flottamozdulatot és hajókaravánokba tömörített anyag- és emberutánpótlást az utóbbi hetekben lehetetlenné tették. Ritchie hadosztályai véreztek, de nem kaphattak váltást, anyaga, páncélosai fogytak a gyilkos csatákban, de nem kaphatott pótlást. Igy a levegőben is jelentősen megerősödött északafrikai német-olasz hadsereg számára beérett a teljes légifölény birtokában a merészebb földi hadműveletek végzésére alkalmas hadihelyzet. És Rommel élt is ezzel. A páncélos-repülő együttműködésének még Franciaországból ismert mesterei, a zuhanóbombázó és alacsonytámadógépek támogatásával világraszóló győzelemre vitte gyorshadtesteit Marmarikában. Ezzel a háború súlypontja nem vándorolt le északról délre, az északi ellenfél ma a Szovjet, de ezek a hadiesemények nem maradhatnak hatás nélkül a középkeleti helyzetre, az pedig már a Szovjetet is érinti. Nem beszélve a nagy anyagpusztulásról, a harckocsik és repülőgépek százait kell pótolni, ami csak egy másik arcvonal róvására történhet. Az előretörés a Szuezi-csatorna felé, az egész libiai tengerpart birtokolása kétszáz kilométerrel az egyiptomi határon túl teljesen megváltoztatja a légihelyzetet is a Földközi-tenger vidékén, ahol az újonnan elfoglalt marmarikai és nyugategyiptomi, továbbá a krétai repülőterek és Rhodos felől egyre jobban közelednek a tengely gépei Alexandria-Haiffa felé. Biztosítani tudnak abban az irányban minden hadműveletet és megbénítják a tengeren az angol hajóhad minden mozgását.

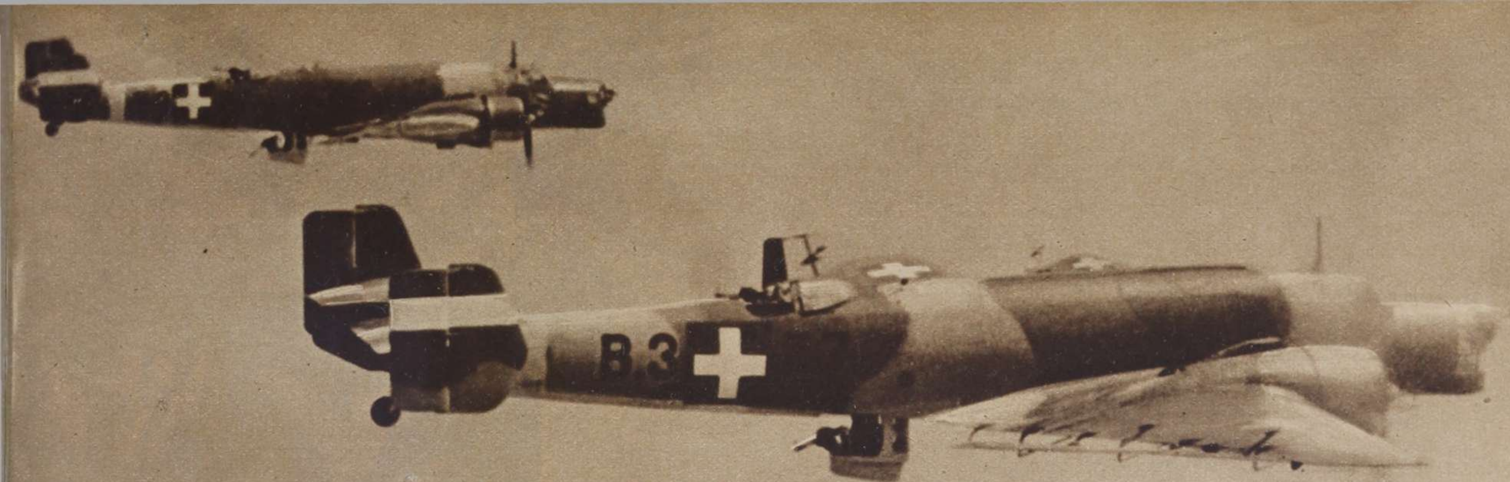
A nagy keleti támadás előtt ellenfeleink tehát a Közel-Keleten is veszélyeztetve vannak. Megcsinálta Rommel nekik a második frontot, de nem úgy, ahogy még két héttel ezelőtt nagyhangúan hirdették. Angliának Dünkirchen után Tobruk a legnagyobb veresége az Európa körüli arcvonalon. Gyors elfoglalása Singaporehoz volt hasonló, politikai és lélektani hatása talán még annál is merészebb. Az angol politikai és katonai vezetés kritikus hetekben van. Nem használt eddig ezen a Molotov-szerződés, a

A német bombázó súlyos sérüléssel szerencsésen hazatér.





Német stukák



Magyar Ju. 86-os bombázók

Roosevelt—Churchill találkozó sem. Az angolszász közvélemény erősen bírál és ezt az elégedetlenséget nem lehet Ritchie elcsapásával levezetni. Az angol légierőt Cyrenaikában már amerikai kötelékek támogatták. A nilusi delta vidékén amerikai bombázók települtek, mégis a tengely légiereje olyan fölényben van, hogy több mint 300 angol gépet semmisítettek meg három hét alatt, egyötödnyi saját veszteség árán. Az amerikai és angol sajtó egyre ír, hogy Észak-Afrikában új Curtiss vadász-, sőt zuhanóbombázógépek kerültek alkalmazásra, van egy »harckocsiölő« jelzővel díszített gépük is. A valóság mindenesetre az, hogy mindezen új és legújabb félelmetes gépek dacára a Junkers zuhanóbombázók, Messerschmitt és Macchi vadászok és Breda és Messerschmitt rombolók urai a légtérnek és félelmetes ellenfelei az angol utánpótlásnak, földi csapatoknak és harckocsiknak.

A légierők, illetve a repülőgépek jelentőségének és értékének túloldalon történt elismerését igazolják azok a hírek is, hogy Amerika csatahajók helyett repülőgépszállító hajókat épít. Nagyban hozzájárulhattak ehhez az elhatározáshoz a japán sikereken kívül a június 11—14 közötti földközitengeri olasz-német légitámadások rendkívüli eredményei is, amikor 7 cirkáló és 14 kereskedelmi hajó süllyedt el és még több sérült meg súlyosan.

A keleti arcvonalon Szebasztopol ostroma folyik és az északi városrész teljes elfoglalásához vezetett, amiben a zuhanóbombázók is tevékenyen részt vettek. A foglyok száma már meghaladta a tízezret. A német-román csapatok Szebasztopolnál igen súlyos küzdelmet vívnak, öt nagy erődön kívül eddig 1288 kiserődöt foglaltak el.

A Szovjet légivesztesége három hét alatt 470 repülőgép. A német légitevékenység Szebasztopolon kívül *Rostow*, *Moszkva keleti iparvidék*, a felsővolgai *iparvidék* és *Murmanszk* ellen erős.

A Charkowtól keletre alkotott Doneo hídfő ma már száz kilométerre terjed a város körül délkeletre, de az ottani harcokat még mindig nem a nagytámadás megindulásának tekinti a német hadvezetőség, ott a foglyok száma már 25.000.

A magyar csapatok arcvonalán csak felderítő tevékenység és tűzharc folyt.

A Szentpétervártól keletre és délkeletre levő szovjet arcvonalon a szovjet csapatok támadtak, de a németek zsákba fogták őket és megsemmisítésük folyik.

Az atlantióceáni és Nyugat-Európában folyó tengeri és légitevékenység az elmult hetekhez képest nem mutat lényeges változást. A hajóelsüllyesztések heti átlaga közel jár a 150.000 tonnához. Egyelőre Roosevelt minden igyekezete sem elég a rohamosan fogyó hajók elsüllyesztésének megakadályozására, a német tengeralattjáró fegyvernem, kiegészítve az olasz búvárhajókkal bámulatos sikerrel harcol az amerikai partok védőművei, figyelő és elhárító szolgálata előtt.

A német angol légiháború két veszteséges nagyobb angol légitámadást jegyez fel. Emden és Bréma ellen. A brémai éjszakai támadás 54 angol bombázóba került és a támadó gépeknek több mint egynegyede megsemmisült. Az angolok kötelékben és egyes gépekkel is megkísérelték különféle célok elleni támadásaikat, mindkét fajta bevetésnél közel egyforma a veszteségi arány, úgy, hogy a földközi tengeri veszteségeket is figyelembe véve, az angol légierő az elmult két hét alatt szenvedte legnagyobb veszteségeit, az eddigi háború folyamán közel hatszáz repülőgépet.

A német repülők, miután több kikötővárost és keletangliai iparvárost támadtak, legutóbb Birmingham környékének hadiipar telepeit bombázták.

Az északafrikai hadszintérről már bevezetőben megemlékeztem. Annyira nagy jelentőségűvé fejlődött Rommel vezértábornagy üldöző csatája, hogy az arab világ és Törökország is feszülten figyeli a fejleményeket. Éppen ezért

Rommel vezértábornagy, Cavallero tábornagy és Bastico tábornok társaságában az egyiptomi arcvonalon



Messerschmitt Me. 109. F. egy afrikai repülőtéren

nem érdektelenek azok a hírek, amik angol erők elvonulását jelentik Sziriából és Irakból Egyiptom felé, továbbá amerikai és állítólag szovjet gépek leszállásait, Törökország területén.

Ma már kitudódott, hogy a Nilus deltájában fekvő egyik repülőtérről indultak az amerikai repülőerődök Szebasztopol felé, oda és visszamenet is megsértették a török felségterületet és több gépük benzinhiány miatt le is szállt. A földközitengeri nagy hajótámadásba azonban az amerikaiak óvakodtak beavatkozni, pedig egyre több olyan szakvélemény hallatszik, hogy az olasz repülők haláltmegvető támadása Tunisz magasságában és a sziciliai csatornában, a német repülők támadása *Kréta* körül észlelt hajókaravánokban semmisítette meg másfél évi angol támadás minden eredményét. Ritchie erősítései nem érkezhettek meg Tobrukba, a Máltának szánt hadianyag és flotta pedig Máltába és így Rommel teljesen kihasználhatta a helyzetet, amit a légifölény is döntő módon elősegített. Japán harcáról kevés új hírünk van. Kinai csapatok megsemmitése folyik és az Aleuti szigeteken elfoglalt támaszpontok megerősítése. A légitevékenység Port Darwin és Dutch Harbour elleni légitámadásokban kulminált. A japán tengeralattjárók pedig már Aleutól egészen Vancouver-ig működnek.

*



A Haiffa-i kőolajrakodó bombázása

A német repülők nagy munkája



Szebasztopol ostromának befejezésével párhuzamosan, június hónap utolsó napjaiban megindult a várt keleti támadás. Rommel offenzívája pedig elért a Nílus deltájának közeléig. A katonai helyzet a Donec és donvidéki győzelmek és az egyiptomi földre átvitt északafrikai sikeres harcok révén tovább tolódott el a tengelyhatalmak javára.

A tengely légiereje minden harctéren az északi Jeges-tengertől Suezig a legerősebb harcban áll és már a magyar repülőkötelékek is résztvesznek a sikeres repülővállalkozásokban.

A légi helyzet változatlanul a tengely légierejének fölényét mutatja. A keleti támadás nagy sikerei, Szebasztopol, az északafrikai győzelmek a légierő önfeláldozó támogatása nélkül nem lettek volna elérhetők. Ugyanez áll az Archangelsk felé irányított eddig leghatalmasabb amerikai hajókaraván elsülyesztésére és, ahol a német repülőgépek együttműködve a tengeralattjáró fegyvernemmel érték el bámulatos eredményeiket.

*

A tengely légierejéről és ellenfeleinek Amerikára alapozott légireményeiről sokat írt az elmult hetekben az ellenséges sajtó. Svájci lapszemelvényeken át jöttek olyan értesülések, amiket csak az általános helyzet pillanatnyi megítélésére érdemes feljegyezni, anélkül, hogy annak adatait hitelesnek fogadnók el. A nyár elején a német légierőt változatlanul *öt légiflottára becsülik* az angolok, mint tavaly ilyenkor a német vezérihadiszállás közölte.

Az *I. légiflotta* Keller vezérezredes parancsnoksága alatt a szovjet front északi részén Szentpétervártól délre működik. A szovjet front déli részén Löhr vezérezredes *IV. légi flottája* harcol. Az orosz arcvonal középső szakaszán állítólag az egyes részeivel Olaszországban települt *II. légiflottának* egységei vannak. Kesselring tábornagy mindenesetre amint a lapok többször említették, Dél-Olaszországban van. A szovjet arcvonalon működik Richthofen tábornok *közelharc repülőhadteste* és *Förster* tábornok repülőhadteste.

Norvégiában és Finnországban főleg tengeri célok ellen harcol az *V. légiflotta* Stumpf vezérezredes parancsnoksága alatt.

A francia, belga, holland partvidékeken a *III. légiflotta* Sperrle tábornagy parancsnoksága alatt vonult fel és alája tartozik a német nyugati vidékeket védő *éjszakai vadászrepülő hadosztály*, amelyiknek parancsnoka Kammhuber altábornagy.

A Balkán déli részén, Sziciliában, Krétában és Észak-Afrikában *Fröhlich* tábornok és *Geissler* altábornagy repülőhadtestei, *Student* tábornok ejtőernyős hadosztálya van svájci hirek szerint.

A felsorolt 5 flottához és az önálló repülőhadtestekhez jön még a német légierő *tengerészrepülő csapata* és a hatalmas gépparkkal rendelkező, Gablenz vezérőrnagy alá tartozó *szállítórepülőgép szolgálat.*

A német honilégvédelem szervezéséről nincsenek adatai a svájci ujságcikknek.

Az erősen kifejlesztett olasz légierővel együtt és a szövetséges magyar, román, horvát és szlovák repülőcsapatokkal oly tekintélyes erőt képvisel Európában a tengely légiereje — amint azt mindegyik arcvonalon tapasztalni is lehet, — hogy az angol-szovjet-amerikai légierőkkel szemben fölényben van. Pedig amerikai hírforrás szerint az Egyesült Államok már havonta 3300, Szovjet-Oroszország állítólag 2800, Anglia pedig 2400 repülőgépet épít. Ebből a hadigépek száma 4000 lehet, ha az adatok nem propagandaszámok.

Érdekes még az angol feltevésből az a részlet, hogy a német légierő 35%-a keleten, 25%-a nyugaton, 25%-a a Földközi-tenger vidékén, a többi pedig az anyaországban lehet. Egyébként a német frontalakulatok géplétszámát tartalékok nélkül 6500 gépre becsülték az angolok ez év tavaszán. Ez a számvetés már csak azért is sántíthat, mert egy hónap alatt a német légierőnek Keleten küzdő egyharmada kerek ezer szovjet gépet semmisített meg 90 saját gép elvesztése árán. A most megindult harcok elején mindenképpen érdekes tudni azt, hogy ellenfeleink hogy vélekednek a tengely légierejéről. Az Anglia felé is igen eredményes júniusi hónap légiharcai nem sok esélyt adnak a második arcvonalnak levegőben leendő megvalósítására és az egyiptomi angol légifölény is a németé.

Roosevelt és Churchill nagy légitervei 1942-re sem fognak megvalósulni, mert az ő le nem becsülhető erejüket Japán hadbalépése, a Szovjet legyengülése és az északafrikai vereség szétforgácsolják.

*

A szovjet arcvonal Kurszktól délre mintegy 500 km. kiterjedésben megingott. A szűkszavú német jelentés a donparti Voronyezs elfoglalását jelenti, de a Szovjet már több város kiürítését jelenti a Dontól délre. A nagy támadást, amiben magyar hadsereg is repülődandárával résztvett, vagy ezer zuhanóbombázógép bevetése előzte meg és csapataink egész arcvonalszakaszukon elérték a Dont tizenegy nap alatt. A magyar felderítő és bombázó alakulatok igen eredményes munkát végeztek, a német hadseregcsoportparancsnok elismerése mindennél többet mond. Közben elesett július 1-én Szebasztopol, ahol egészen kiváló szovjet csapatrészek semmisültek meg és az ellenség vesztesége meghaladja jóval a százezer főt. A doni csata első jelentése is 89.000 fogolyról szól. A Kaukázus felé kanyarodó támadással egyidejűleg vesztette el a Szovjet 38 hajó 350.000 tonnára becsülhető értékes rakományát, aminek egyharmadát a légierő pusztította el. A Kaukázus felőli utánpótlás elvágása, a Murmanszk és Archangelszk felőli segítség állandó megsemmisítése a Szovjet ellenállást alapjában rendíti meg. A tengely repülői már az alsó Volga Stalingrád városánál derítenek fel, Timosenko hadserege szétverve hátrál, a gyorscsapatok és a légierő üldözi őket megállás nélkül. A sokmilliós szovjet veszteséget anyagban és emberben nem lehetett pótolni, a Szovjet végzete beteljesedik.

*

Az északafrikai arcvonalon Rommel támadása El Alameinig ért, ott gyorsan összeszedett angol, amerikai és gyarmati csapatokkal áll a harc. Közben Egyiptom népe forrong és a kormány nem hajlandó a tengely ellen egyiptomi csapatokat harcbavetni. A helyzet kritikus voltát most már Churchill is beismerte és a tengely légierejének kiváló alkalmazásáért Kesselring tábornagyot Göring napiparancsban dicsérte meg. Az északafrikai helyzet most új fejleményeket sejtet.

A német angol légiháborúról kevés jelenteni való akad. A semlegesség megsértésével történt keletitengeri német városok, Danzig bombázása és a nyugati iparvidék, Bréma elleni támadás német részről angol kikötők, Bristol környékének és az angol déli partvidék megtámadását váltotta ki. Az angol légiveszteség két hét alatt 459 gép volt. A tengeri háború újabb 370.000 tonna hajótér elsüllyesztését eredményezte a Jeges-tengeren, az Északi-tengeren és Amerika partjai előtt. A hajóveszteségek júniusban 900.000 tonnát értek el, júliusban már 20 millió tonnát fog kitenni ellenségeink hajótérvesztesége, amit pótolni nem lehet. Roosevelt és Churchill legnagyobb gondja most a fokozódó haditermeléssel szemben a szállítási lehetőségek rohamos csökkenése. A háború véglegesen talán a tengeren dől el, nem nyílt csatában, hanem vészes hajótérhiány miatt.

*

Japán híreink a kínai fronton új sikerekről szólnak. Kína keleti és déli vidékét faragják a japán csapatok, egyre nagyobb területeken kerítenek be csungkingi csapatokat és viszik a háborút Csangkaisek utolsó fővárosa felé. Az aleuti szigeteken japán támaszpontok berendezése folyik, Ceylont pedig Anglia erősíti az ősszel várható összecsapásra, mert az Indiai-óceánon már a Nikobári-szigeteket is japán csapatok szállották meg. Bt.

Mégis a csatahajó alkonya?

Az amerikai szenátus június 26-án éjjel tartott ülésén azt a figyelemreméltó határozatot hozta, hogy nem épít többé csatahajókat és a hajóépítőipar súlyát repülőgépanyahajók, cirkálók és rombolók építésére helyezi. Az 5. szuper-osztályhoz tartozó csatahajó építését abbanhagyták. Úgy hírlik, hogy a szenátus 500 hadihajó gyors megépítését határozta el. A flottahitel 8.55 milliárd dollárra rúg. Ebből 1,400.000 tonna cirkáló és kísérőhajó épül, míg a repülőgépanyahajók ürtartalmát nem kevesebb, mint 500.000 tonnára tervezik. Ezzel elismerést nyert a repülőgép abban a kimagasló szerepben, amelyet a korszerű tengeri háborúban játszik.

A két nagy brit csatahajó, a »Repulse« és »Prince of Walles« elsüllyesztése japán repülőtámadások által, Angliában élénk vitákra adott alkalmat abban a korántsem új kérdésben, hogy a korszerű tengeri háborúban a nagy csataegységeknek mekkora jelentőség és érték tulajdonítható. A koráltengeri, majd a Midway-szigetek melletti és legutóbb a földközitengeri csata a vitát újra előtérbe hozta. Mert kétségtelen, hogy Rommel marsall meglepő sikereinek alapját Málta szüntelen légi bombázások által való letartása és a két, Gibraltárból és Alexandriából gyors segítségre megindított hajókaravánnak szétugrasztása és elsüllyesztése képezte.

Azt a döntést, amely az amerikai flottahitelben kifejezésre jut, Londonban is annak félreismerhetetlen előjeleként tekintik, hogy legalább egyelőre a fölényes csatahajó korszaka lejárt. Öreg tengerészek és flottaszakértők szívósan ragaszkodnak ugyan a régi teóriákhoz. Egészbevéve azonban az a szilárd meggyőződés alakul ki, hogy a repülőbombák a Csendes-óceánon és a Földközi-tengeren nemcsak egy csomó csatahajót süllyesztettek el, hanem szétrombolták a maradi nézeteket a nagycsatahajók tengeri uralmáról is. Az angolszász repülőszakértők nyiltan és élesen ezt a nézetet vallják. A flottaszakértők eddig nem nyilvánították ellenvéleményt. Egyedül Cunningham tengernagy — a földközitengeri flotta volt parancsnoka, aki jelenleg amerikai küldetésben utazik — londoni tartózkodása idején — valószínűleg egyiptomi tapasztalatai alapján — határozottan az új felfogás mellett nyilatkozott. Valószínűleg más tengerészeti parancsnokok is ezen a nézeten vannak, de eddig még egyetlenegy sem nyilatkozott annyira határozottan a légügyi szakértők mellett.

Igen érdekes és mutatja a probléma nagyságát, hogy a légiháború brit szakértői az utóbbi hónapok eseményeiből mérsékeltebb következtetéseket vonnak le, mint az amerikaiak. Az angolok »az összes fegyvernemek szoros együttműködéséért« szállnak síkra, ami a konkrét esetben a flotta és Royal Air Force közös műveletére irányul. Amerikában ezzel ellentétben Seversky Sándor őrnagy és elismert repülőgépszerkesztő lényegesen élesebb irányzatot képvisel, amit »tiszta légi elméletnek« neveznek. Ő azt a nézetet vallja, hogy légitámadásokat kell vezetni Japán ellen, mégpedig Alaszkáról és az Aleutákról. Az amerikai nézetet alátámasztotta a »News Chronicle« (Ronald Walker) és »Daily Herald« (Austin) légügyi szakértője. Mindkettő arra a következtetésre jut, hogy annak a félnek, amely légiuralommal rendelkezik, sem csatahajókra, de még cirkálókra sincs szüksége. A torpedóvető- és zuhanóbombázó repülőgépek bebizonyították fölényüket a csatahajóval szemben. Walker arra mutat rá, hogy a csatahajó főképpen alapot, bázist képviselt a legnehezebb ürméretű lövegek számára. A koráltengeri, Midway-szigetek melletti és sziciliai tengeri csatákban azonban az tűnt ki, hogy a bombázógépek nemcsak a szárazföldi háborúban, hanem a tenger fölött is átvehetik a tüzérség szerepét. Ezáltal a tüzérség hordtávolsága lényegesen megnövekszik a legnehezebb lövegek fölé. Ez más szavakkal azt jelenti, hogy a csatahajó legfontosabb szerepkörét elvesztette. Helyébe most a repülőgépanyahajó és repülőgéphordozó lép.

Ez az elmélet legnagyobb támaszát természetesen az amerikai kormány ama elhatározásában nyeri, hogy az építés alatt álló csatahajók repülőgéphordozókká építendők át és az amerikai tengerpart és kikötők védelmét a légierőre bízták. Hogy ez az igazán forradalmi változása a hadászati tényezőknek, hogyan fog megnyilvánulni a nagy világhatalmak erőviszonyában, most egyelőre még nem tekinthető át. Az az idő azonban kétségtelenül lejárt, amikor — miként a világháborúban — a brit hadiflotta sikerült távolblokáddal és a nem pótolható, legnehezebb egységek leggondosabb kíméletével megnyerheti a háborút.

Az angolok elfelejtették, hogy 1917-ben egy hajszálon múlott a kereskedelmi háború elvesztése. Az Empire a versaillesi béke és a francia-amerikai szövetség behatása alatt nem hitt tengeri uralmának megdöntésében és ezért régi hagyományokhoz híven a »nyert háború« tapasztalatai alapján régi utakon haladva, megtakarításokra törekedett a szárazföldi, tengeri, de különösen légügyi fegyverkezési költségeknél.

A washingtoni megállapodás — mely a tengerészeti egyensúlyt engedményezte az USA számára, — az ottawai szerződések, amelyek a dominiumokat az angol hadiiparra alapozták és meghiusították, hogy a dominiumokban megfelelő, a hadiipar számára kedvező iparágak alakuljanak ki és a Japánbirodalom szuverén lebecsülése végzetesen megbosszulta magát. Minél tovább tart a háború, annál világosabban látható az angolszász hajóürtartalom katasztrofális hiánya mind hadi-, mind kereskedelmi hajókban. Anglia már nem tud hadászati feladatának megfelelni, az USA most veszíti el sorra hajóit a német és olasz tengeralattjárók csapásai alatt. Hol van már a büszke kijelentés ideje: »Britannia rule the wawes...«

A világháborúval szemben a hadászati kép teljesen megváltozott. Az akkori honi vizeken összefogott legnehezebb egységek flottája helyett, ma az angolszász flották a világ összes óceánján vannak szétforgácsolva. A kicsi német hadiflotta széles bázisról működik Európa nyugati partjairól és tekintélyes brit egységeket köt le. Nemkülönben az olasz csatahajók kötik le az egész »Queen Elisabeth« osztályt a Földközi-tengeren. Indiába és a Perzsa-öbölbe csak Afrika megkerülésével juthatnak el; de ki tudja meddig, mert Madagaszkárnál és Ádennél már feltűntek az első japán tengeralattjárók. A nagy egységek állandó eltologatása, ami természetesen alaposan elhasználja gépeiket, mutatja legjobban az angolszász flotta nehéz helyzetét. Ehhez jön még a repülés nagyfokú fejlődése és folytonosan veszélyeztető működése.

A »Fleet in being« bizony sokat veszített nimbuszából...

Hogyan viselkedett az amerikai flotta?

A Pearl Harbourban elszenvedett súlyos csapás után sokáig nem hallottunk semmit sem róla. A koráltengeri és Midway-szigetek melletti csatákban nagy veszteségeket szenvedett főképp nehéz egységekben (csatahajók és repülőgépanyahajók), de végleges objektív ítéletet még nem lehet alkotni, minthogy túlkevés megbízható híradat áll csak rendelkezésre.

Ilyen viszonyok mellett az a jelentés sem bír nagy értékkel, hogy a brit flottát a földközitengeri és indiai óceánon két új amerikai nagy egységgel, a »Washington« és »North Carolina« csatahajókkal és több cirkálóval, továbbá Málta védelmét egy amerikai repülőgépanyahajóval megerősítették. Önkéntelenül az a kérdés merül fel, mi szükség van ezekre a rendszabályokra? Nagy csapások hatása alatt (Repulse, Prince of Walles) két amerikai csatahajó aligha jelenthet számottevő segítséget a helyzet kiegyensúlyozására. A Földközi-tengeren az amerikai egységekről alig hallottunk még valamit, pedig Rommel marsall offenzívája kiválthatta volna erélyes és eredményes bevetésüket.

Ez az angolszász flotta és légierő eredménymérlege, amely aligha elégítheti ki az angolszász politikai és üzleti világot.

Vitéz Szentnémedy Ferenc ezredes


Bevonulás


Czirmay főfelügyelő ismerkedik a bevonultakkal

MEGINDULT A REPÜLŐKIKÉPZÉS A REPÜLŐ ALAP KERETEINÉL

Néhány nap óta ismét motorbúgástól hangos a vecsési határ. A ferihegyi repülőtér napégette fűszőnyegéről egymásután szállanak fel a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* ferihegyi kiképzőkereteinek karcsútestű gépmadarai, ülésükben egy-egy ifjú magyarral, aki eleget téve a legelső magyar repülő felhívásának, jelentkezett a magyar levegőtenger meghódítására.

Az út a légierőkhöz

Július első napjaiban mentek szerteszét az országba a *Magyar Aero Szövetség* behívói, egy-két nappal rá postás vitte a falvak bogárhátú házikóiba és a városok bérpalotáiba az annyira várt behívót, amely az orvosi vizsgálatokon megfelelt ifjainknak lehetővé teszi, hogy majdan a m. kir. légierők kötelékébe léphessenek.

Minden növendék vérbeli pilótának érzi magát

Vasárnapra szóltak a behívók és július 5-én meg is indult a növendékek vándorlása a ferihegyi repülőtér felé. Egymásután érkeztek a jókiállású, bőröndöt cipelő fiatal repülőnövendékek. A repülőtérparancsnok előszobájában mindenki leadta behívóját és ezután átvételi elismervény ellenében mindenki megkapta a repülőruhát, a pilótasapkát, a szemüveget és mindazt, amire a repülőélethez szükség van. A tágas hangárban kisvártatva meg is kezdődött a ruhák felpróbálása és a bevonultak fején nemsokára ott volt a repülősapka, a túlbuzgók még a szemüveget sem átallották felcsatolni.

Felszerelés — szobarend

Az első nap felszereléssel, szobarenddel és a repülőtéren folyó élet általános szabályainak elsajátításával telik el. A második nap délelőttjén már egy kis elméleti iskolázásra is telik az időből. Az igazi repülőélet azonban csak a második nap délutánján vette kezdetét. A repülőgépszín elé szépen kitolták a keret iskolagépeit. A kerekek elé fékbakok kerülnek, a szerelők elvégzik a motorjáratás fontos műveletét. A pilótanövendékek szemeikkel majd elnyelik a földön búgó gépeket, legszívesebben nyomban beleülnének, de, sajnos, nem lehet, mert közben a túlsó hangár vonalában feltűnik a kiképzőkeret felügyelőjének alakja.

Bajtársiasság, nyíltság, őszinteség

Pattogó vezényszavak és *Bezzegh László* segédfelügyelő már jelenti is a létszámot. Pihenj! után *Kováts Sándor*, a kiképzőkeret vezetője keresetlen és közvetlen szavakkal üdvözli új növendékeit, kezet fog mindegyikkel, majd elmondja a régi repülők körében »hegyibeszéd«-nek« nevezett beköszöntőt. Nem nagyképű, üresen kongó szónoklatról van itt szó. A sokéves repülőmultra visszatekintő, tapasztalt, ezer próbát kiállt pilóta szól a repülés tudományát elsajátítani kívánó fiatalsághoz. Repülőbajtársiasság, fegyelem, egymás iránti megbecsülés és szeretet, nyíltság, őszinteség, hazaszeretet, ilyen és ezekhez hasonló szavak hangzanak el a délkeletre néző ferihegyi repülőgépszínek előtt.

Lassan elhangzanak az üdvözlő szavak és a hangot a motorok érceszava veszi át. A Hirth-motorok zúgásába belevegyül a kiképzőkeret gépkocsijának motorzöreje, amelyre rápakkolják a leszállójel ponyváját és mindazokat a kellékeket, amelyek a repülőüzem megindításához szükségesek. A szélirányt figyelembevéve, letűzik az indulási zászlót és lerakják a leszállójelet, majd az oktatókkal az ülésükben egymás után szállanak fel a gépek. Berepülés. Csak ennek megtörténte

A »Hegyi beszéd«



Az első repülés



után következnek szoktatórepülésre a növendékek.

A szoktatórepülés

Az újonnan bevonult növendékek sorában a város és a falu egyaránt képviselethez jut. Van köztük teljesítményjelvényes vitorlázórepülő, de sok olyan is, aki közelről még nem is látott repülőgépet. Türelmetlenül várják, mikor kerül rájuk sor és a tizenötperces légiséta után sugárzó arccal mesélik el egymásnak a levegőben szerzett élményeiket.

Figyelem — fegyelem

Az indulási hely megszokott hangulatát újból vezényszavak verik fel. A kiképzőkeret növendékei kétsoros vonalba merevednek. *Czirmay* Zoltán, a haderőnkívüli motoros kiképzés felügyelője látogat el a kerethez. Ő is sorra kezet fog a repülőjelöltekkel, megkérdezi őket, honnan jöttek, miért akartak repülők lenni. Rövid beszédet is intéz az újdonsült repülőjelöltekhez. Hangoztatta, hogy a legszebb és legérdekesebb fegyvernemhez jönnek és az elsőfokú kiképzés után abban a szerencsében részesülhetnek, hagy magukra ölthetik a m. kir. légierők egyenruháját. Két szót ajánlott különösen figyelmükbe. Ez a két szó: figyelem és fegyelem. A repülő mindig figyel, figyeli önmagát, gépét, környezetét; fegyelem nélkül pedig nincsen repülés. Figyelem, fegyelem és az ezekkel párosuló bajtársiasság és hazafiság, ezek azok a tulajdonságok, amelyeknek birtokában alkalmasak lesznek azoknak a



Növendékek nézik az oktatók műrepülését

feladatoknak a véghezvitelére, amelyeknek teljesítésére komoly időkben sor fog kerülni.

Az oktatók műrepülése

Czirmay főfelügyelő szavai után újból felharsan a motorok szava és a felszálló gépekben a kiképzőkeret oktatói mutatják be, mit lehet ezekből az iskolagépekből kihozni. Változatosabbnál változatosabb műrepülési figurákkal rajzolják teli az alkonyi égboltot. Az egyik földön maradt oktató egyszer csak megszólal:

— Na gyerekek, két és félhónap mulva már ti is műrepülni fogtok!

— Bár már ott tartanánk, — szólal meg az egyik szőke fiú, s a világért nem venné le szemét a háton bukófordulót bemutató oktatói gépről.

A gépmadarak lassanként leszállanak. Az indulási helyről felszedik a leszállójelet, az indulási zászlót. A motorzaj elhalkul, de felcsendül az ének azoknak a repülőnövendékeknek az ajkáról, akik zárt rendben menetelnek befelé az elcsendesült repülőtéren át a hangárok irányában...

László István.

Takács egyik hadigépe 1916-ban az orosz fronton





VITÉZ DR. TAKÁCS NÁNDOR ELÉRTE AZ EGYMILLIOMODIK REPÜLŐKILOMÉTERT

Repülőpályáján eddig közel egy évet töltött levegőben, huszonötször körülrepülte a földet az egyenlitő felett

Érdekes és kiemelkedő ünnepi eseménye van a magyar repülésnek: *vitéz dr. Takács Nándor légiforgalmi pilóta, a MALERT forgalmi főosztályának vezetője elérte az egymillió repülőkilométert.* A *Magyar Szárnyak* ad hírt elsőnek erről az ünnepi eseményről és részletesen beszámolhat arról: hogyan jut el egy magyar repülő ehhez a nagyszerű teljesítményhez. Mindenütt, szerte a világon nagy esemény a milliomodik kilométer, igen kevesen érték még el, hiszen egymillió repülőkilométerhez *többezer felszállás kell;* egymillió repülőkilométer hevenyészett számítással is *közel egyesztendei repülést jelent;* egymillió kilométer távolságban annyi, mintha *huszonötször körülrepülték volna az egyenlítő körül a földet.* Vitéz dr. *Takács* Nándor a második magyar milliós repülő, teljesítménye a magyar repülés szempontjából jelentőségében még jobban kiemelkedik azáltal, hogy *az egymillió repülőkilométert mindvégig magyar repülőszolgálatban töltötte el.*

Egy magyar repülőgépszerelő az »Első Magyar Repülőgépgyárhoz« kerül

1914-ben a Váci-úton kezdte meg munkáját egy gyárhelyiségben az Első Magyar Repülőgépgyár, *Wittmann* Viktor gépészmérnök és pilóta vezetésével gyártották az *ABC* jelű biplánokat. A gyárban sárkányépítés folyt, a sárkányokba külföldről behozott *Hiro*-motorokat építettek. Nagyítóüveggel kellett a gépépítő szakembereket keresni akkoriban. Wittmann megtudta, hogy a *Ganz-gyárban dolgozik egy fiatal szerelő, akinek nem okoz fejtörést a gépösszeállítás. Takács* Nándornak hívják. *Takács* az első hívó szóra otthagyta a Ganz-gyárat és átszerződött Wittmannék gyárába, ahol *motorszerelő lett.* Az ABC mintájú gépek szárnya úgy állt hátrafelé, mint a galambé, háromszögtárcsával kellett valamennyit beállítani, a szárnyak merevítését pedig úgy oldották meg, hogy addig tágítottak vagy engedtek a merevítő huzalokon, míg minden *»stimmelt«.*

A félárva *Takács* Nándornak önerejéből kellett helytállnia az életben, a repülésnek akkor még beláthatatlan volt a jövője, a motorszerelés pedig felsőbbrendű munka volt az iparban. A fiatal szerelő egy-kettőre nélkülözhetetlenné vált a gyárban és amikor elkészült a hadseregnek épített első négy gép, *Wittmann Takácsot* vitte ki magával Aspernbe a gépek összeszerelésére és műszaki átadására. A gépeket, persze, az összeszerelés után repülésben is be kellett mutatni. Wittmann körüljárta a gépeket.

— Minden rendben van?

— *Rendben.*

— Akkor gyerünk! *Üljön fel a megfigyelőülésbe ...*



Vitéz Takács Nándor

Lapos, nagyívű, kényelmes és óvatos fordulózások következtek, mindez csak kóstoló volt a repülésből, de a fiatal Takácsnak elegendő volt ahhoz, hogy megkapja a »betegséget«. Be is jelentette Wittmannak, hogy — repülő lesz.

A gépeket rendjén átadták s alig tértek vissza Budapestre, Takács behívót kapott. *Harminckettes baka lett,* gyalogosként vonult ki az orosz frontra 1915 februárjában s két hónapot harcolt Uzsok és Dukla között. Hastífusszal vitték hátra, a tábori kórházban minden napra várták a halálát, de valahogy »megmaradt«. Lábbadozás közben kérvénypapírt vett elő és arra kérte a felsőbb parancsnokságot, hogy helyezzék át a repülőkhöz.

Az ilyen áthelyezés akkoriban könnyen ment, hiszen nem volt még repülőanyag, a hadvezetőség örült, hogy vannak önként jelentkezők. Amint felgyógyult, mindjárt *Fischamenbe* vezényelték, onnan a Danzig mellett lévő *köslini* repülőiskolába. Itt találkozott össze egy erélyesmozgású, kemény katonával: *Háry főhadnaggyal,* aki szintén akkor tanulta a repülést.

Takács egyik háborús emléke, József főherceg látogatása Háry századosnál



Takács Nándor (az első ülésben) frontra indul egy Brandenburgival




Vitéz Takács Nándor amerikai misszéket hoz Magyarországra új Fokkerjén


v. Takács Nándor a régi jó Fokker F. 3-sal

Az első felszállások

A »biztonságos« Elfa-gépeken folyt a kiképzés kora reggel, meg estefelé. Napközben akkor még nem volt szokás repülni. *Százharmincszor kellett kettős oktatófelszállásra vinni Takácsot, mire elengedhették.*

Az *Elfa* rendjén emelkedett, megrepülte a fordulókat, következett a leszállás. Kétszer, háromszor, négyszer jól odakoccant a gép futója a földhöz, elrugaszkodott, de végül is csak földet ért. Akkoriban nem volt még szabad gázkorrekcióval segíteni a leszálláson, a repülőtapasztalatok alapján a leszállást így oktatták a növendéknek:

— Elveszi a gázt, siklik lefelé, amikor a gép a földhöz ér, hasrahúzza a kormányt és úgy tartja, míg a gép megnyugszik. Az nem baj, ha ugrál, nincs benne húzóerő, mire kell, *lecsillapodik...*

A leszállás sikerült, *Takács* elsőfokú pilóta lett s köteles volt viselni az ilyenkor már kijáró sörözés költségeit.

Azután következett a többi repülőfeladat: kétezer méteres magasság, előírt fordulók, nyolcast repülni, végezetül jelleszállás. Legnehezebb repülőfigurának a nyolcast ismerték, azért volt nehéz, mert a gép repülés közben örökösen fordulóban volt a nyolcas leírásakor. Dehát ment a nyolcas is hiba nélkül, *Takács Nándor repülő lett.* Most már csak a hadigépek megismerése volt hátra. *Bécsujhelyre* vezényelték, onnan *Fischamenbe*, a végén vizsgát tett felderítő pilóta lett *Aviatika* meg *Albatros*-gépeken s mehetett ki a frontra, ahol már nagyon várták a repülőket.

Takács gépét lelövik az oroszok

Az első hadirepülés feladata az volt, hogy fel kell deríteni az oroszok helyzetét *Kolomea* és *Delatyn* vidékén.

Máramarosszigeten volt a katonai repülőpark repülőtere, minden felderítésénél neki kellett vágni a Kárpátoknak. Felspiráloztak az első repülés alkalmával 1916 júniusában kétezren jóval fölül s a *Koverlát* átrepülve értek Galicia földje fölé. Izgalmas volt a felderítés, de nyugalmas, mert akkoriban még nem ismerték a légi elhárítást, nem volt légvédelmi ágyú vagy vadászgép. Lehet, hogy alulról lőttek az oroszok néhány géppuskával, de *Takácsék nem vették észre.* A navigálás pedig úgy ment, hogy a *megfigyelő ütögette a pilóta vállát, hogy most balra vagy jobbfelé repüljön.*

Mire az oroszok beletanultak az elhárítás elemi tennivalóiba, *Takácsék* felderítőgépe lépett egyet a repülés létráján és bombázgatni kezdett. Egyszer öt kis bombát függesztettek fel a gépre, az irány megint *Delatyn* volt. A mi csapataink már átlépték a Kárpátokat, az oroszok viszont ágyúval lőtték már a felderítő repülőt. Kétezernyolcszáz méter magasságban *Delatyn előtt egy srapnell beletalált a motorba, a motor leállt s öt bombával az előtt gépen ugyancsak törnie kellett a fejét a pilótának, hogy most mit csináljon.* Siklórepülésbe kezdett és visszafordult, abban bízott, hogy még hazaér valahogyan. *Kőrösmezőnél* már csak százötven méteren volt egy kis szűk völgy felett, amikor ólomnehézzé vált a gép a lezúduló hideg légáramlásban. Balra lecsúszott, egy házikó végénél ért földet, összetört, a megfigyelőnek kutya baja sem lett, Takácsot agyrázkódással, törésekkel, belső sérülésekkel vitték kórházba. Isteni szerencse, hogy a lecsúszáskor az öt bomba nem robbant fel.

Nagy esemény volt 1916-ban, hogy a lelőtt repülő hazahozza gépét, *Takács Nándorral úgy bántak, mint a hímes tojással.* A máramarosszigeti katonai kórházban kétszer is felkereste betegágyánál báró *Bothmer* hadseregparancsnok, először hogyléte felől érdeklődött és jókívánságait hozta, másodszor a *nagyezüst vitézségi érmet.*

Három légigyőzelem után fejlövéssel száll le Takács Nándor

Ötheti gyógyulás után visszamegy a frontra, s végigharcolja a világháborút vadászrepülőként. Az Isonzónál a *Háry*-század tagja, mire odaér, már megelőzte a Hughes távirat:

— *Küldünk egy kiváló vadászrepülőt...*

Majd száz felderítő repülés, százötvennél több vadászrepülés az ellenség felett, a légigyőzelmek rovásán pedig lelőtt *Fahrman-* és *Sopwith-gépek.*

Takács tábori pilóta háborús repülőteljesítménye

Utolsó hadirepülésekor rajparancsnokát öt *Sopwith* támadja, belélük megy s felveszi a légiharcot olyan géppuskával, ami inkább hallgat, mint lő. Egy ütést érez: hátulról géppuskasorozatot lőtt gépébe egy *Sopwith.* Fejét elönti a vér, szédelegni kezd. *Haza, haza!* — gondolja — legalább a gép maradjon meg. Fejreáll, lezuhan földközelbe. Most fel kellene emelni a gépet, de vigyázni kell, ne hirtelen, mert könnyen letörik a szárnya. Nagynehezen sikerül, bár *a gép nyög, recseg, ropog.* Össze-vissza lőtték a gépet, a fejében golyószilánk, félig nincs magánál, amikor kiemelik a gépből. Csak évek multán tudták a fejéből eltávolítani a dum-dumgolyó szilánkját.

Szegeden iskolavezető a háború végén, jön az összeomlás, s Háryék éjszakákon át tervezgetnek a jövőről.

— *Repülünk tovább!*

Légi rendőrséget alakítanak, 1921-ig repülnek, postát visznek Szombathelyre, azután jön az antantparancs: meg kell semmisíteni a magyar repülést. Takács Nándor őrmester, az arany, három ezüst vitézségi érem tulajdonosa *sírva nézi, hogy átfűrészelik a légcsavarokat, kalapácsokkal összeverik a motorokat, szétfűrészelik a szárnyakat. Nincs magyar repülés többé...*

De lesz: Takács bekerül az Aero Szövetségbe jegyzőnek, választmányi tagnak, ott áll az újjáéledő magyar repülés bölcsőjénél és 1923-ban végre ismét gépre kerül. A Magyar Légiforgalmi Rt. forgalmi pilótája lesz, a jó öreg Fokker F. 3-akkal repül Budapest—Bécs és Budapest—Grác között. Csak úgy láttomra, majdnem ismeretlen dolog még a műszerrepülés, hiszen a Fokkerekben csak *fordulatszámláló van, meg egy gömbiránytű.*

Viszi az ujságokat *Nagykőrös—Cegléd—Szolnok—Orosháza—Makó—Hódmezővásárhely—Szeged* vonalon, a kijelölt ledobóhelyek fölött tíz méterre leereszkedik, amint ledobták az ujságcsomagot, gázt ad, megy tovább.

Százezer kilométerek a magyar légiforgalomban

1928-ban korszerűbb gépet kap, a Fokker F. 7-eseket. Ebben már vannak műszerek, sőt: *rádió* is. Berepüli az egész országot, alig van város, amelynek határában ne ereszkedett volna földre, azután külföldi útjain bejárja megszámlálhatatlanszor *Bécset, Grácot, Klagenfurtot, Velencét, Rómát, Milánót, Boroszlót, Berlint, Prágát, Bukarestet, Krakkót, Varsót* és egész sereg más európai várost.

1923-ban, a dekonjunktúra elesettségében látja, hogy intellektuális túltermelés van Magyarországon, doktori diplomával hólapátolónak jelentkeznek a fiatal szellemi foglalkozásuak. A kemény, újjáéledő magyar életben csak az áll meg — gondolja —, aki tanulmányait befejezi. »Öreg« fejjel kezdi el újból a tanulást. Négy esztendő alatt leérettségizik magánúton, matematikára, *fizikára Horváth Ernő tanár tanítja,* a magyar repülés egyik megteremtője. 1927-ben beiratkozik a pesti egyetem jogi fakultására. Nappal repül. Amint megérkezik, átadja a gépet, bemegy a városba, mindegy, hogy Bécs-e, Velence-e, Berlin-e. Megkeres egy csöndes, zenenélküli kávéházat. Szerényen megvacsorázik, azután záróráig tanul jegyzeteiből. Nem sokkal később a kormányzó úr vitézzé avatja a *Takács* Nándor utána azzal lepi meg repülőbajtársait, hogy — ledoktorál. Senki sem tudta róla, hogy szabad idejében jogászkodik, csak akkor tudták meg, hogy már jogi doktor, amikor *bemutatta oklevelét. Vitéz dr. Takács Nándor,* a magyar repülés, a biztonságos magyar légiforgalom egyik legnagyobb értéke ma 48 esztendős, tartalékos hadnagy, légiforgalmi felügyelő, a Malert forgalmi főosztályát vezeti.

Nagysikerű Repülőnap Újvidéken



Ujvidék, július 4.

A m. kir. légierő a repülés gondolatának délvidéki népszerűsítése érdekében szombaton délután az újvidéki repülőtéren nagysikerű repülőnapot rendezett. A repülőnap iránt nemcsak Ujvidék városának közönsége, de az egész Délvidék lakossága részéről is igen nagy érdeklődés nyilvánult meg.

A közönség áramlása a repülőtér felé már a koradélutáni órákban megindult és a különvonatok, valamint a társasgépkocsik ezrével ontották az érdeklődőket.

Félöt órakor már sokezres tömeg szegélyezte a repülőteret, amelyen szépen kiigazodva már álltak a repülőnap műsorában szereplő gépek.

Az előkelőségek soraiban megjelent *József Ferenc* királyi herceg. A m. kir. légierő parancsnokságát *vitéz Bánfalvy István* vezérkari ezredes képviselte. Megjelent még vitéz *Csepreghy Béla* alezredes, *Schwager János* alezredes, ezredparancsnok, *Szakváry László* őrnagy repülőtérparancsnok, apatini dr. *Fernbach Péter* főispán, vitéz dr. *Nagy Miklós* polgármester, *Krámaer Gyula* felsőházi tag, a Délvidéki Közművelődési Szövetség elnöke, valamint igen sokan a Délvidék katonai, politikai és társadalmi előkelőségei közül.

A Légierők zenekara *Doroszlai* karnagy vezényletével pattogó indulókat játszott, majd egymásután indították be a bemutató repülésen résztvevő gépek motorjait.

A repülőbemutató csörlővontatással kezdődött és a repülőtér egyik sarkában felállított csörlőkocsi dobjára feltekerődző kötél végén egy »Pilis« mintájú vitorlázó repülőgép emelkedett a magasba. *Körmendy Vladimir,* a pécsi kiképzőkeret oktatója szép repülését a gép leszállta után nagy taps jutalmazta.

Egy Bücker Jungmann-mintájú gépekből álló hármas raj szállt fel ezután kötelékrepülésre. A mátyásföldi repülők által vezetett kisgépek először kötelékrepülést mutattak be, majd egyenként műrepülést végeztek. Műsoruk legszebb száma az volt, amikor délről jövet egészen alacsonyan hármas rajban hátrepülésben húzták el a nézőközönség felett.

A repülés iránt nagy lelkesedést tanusító délvidéki ifjúság bizonyította be ezután, hogy a húszéves idegen uralom és elnyomás sem tudta belőle kiölni a magyar repülés gondolata iránti szeretetet. A felszálló szebbnél-szebb modelek magukért beszéltek.

Még tele volt az ég az apró gépmadarakkal, amikor távoli motorzaj vonta magára a közfigyelmet. Ekkor érkezett meg egy »Gerle« vontatásában a központi vitorlázókeret kétüléses gépe a »Cimbora«.

A műsor következő száma *Kováts Sándor* vezető főoktató műrepülése volt. A Beszkárt sportrepülő szakosztályának vezetője Bücker »Jungmeister« mintájú 160 lóerős együléses gépével szebbnél-szebb műrepülőfigurákkal gyönyörködtette a délvidékieket. Egymást érték a vezetett orsók, a bukófordulók, a piruettek... Amikor kiszállt a gépéből, vastaps fogadta.

Befejezésül egy újvidéki vadászraj kötelék- és műrepülése következett. A mintaszerű rajfelszállás után szemetlelket gyönyörködtető mutatványokra került sor. A cocur-ászos vadászraj pilótái bemutatták a fordulásos légiharc és a vadászműrepülés minden szépségét.

A repülőnap a Himnusz hangjaival ért véget. A városba visszavándorló délvidékiek egy szép nap emlékével és azzal a meggyőződéssel tértek nyugovóra, hogy a magyar repülők feladatuk magaslatán állanak és rajtuk semmi sem fog mulni.

Nincs két egyforma repülés«...

Szerény, kevésszavú ember, igen nehéz szóra birni:

— Abban, hogy egymillió kilométert repültem, — mondja — egyetlen egy az érdekes, az, hogy *a repülés éppen olyan biztonságos mesterség, mint akármi más.* Éppen úgy izgat és érdekel a repülés, mint fiatalabb koromban, ma is éppen úgy várok minden rajtra, mint akkor. Ha úgy adódik a dolog, hogy más elfoglaltság miatt valamelyik rajtról lemaradok, *valósággal bosszankodom.*

— *A repülés soha el nem fakuló élmény, mindig új és új számomra is, mint mindenki más számára.* Hányszor megfigyeltem már a sokszázszor berepült útvonalakat is: mindig más és más a repülés még ugyanazon az úton is. Nincs ismétlődés, *nincs két egyforma repülés.*

Ennél többet nem tudok kivenni belőle az egymilliomodik kilométer berepülése után.

Makkegészséges, reméli, hogy jónéhány esztendeig még repülhet. Ha géphez jut, s van néhány perc ideje, Bückerrel, Klemmel is szívesen repül, olyan boldogsággal ficánkol a levegőégben, mint akármelyik mai fiatal. Kemény és nehéz repülőélete volt, az egymillió kilométerhez többezer felszállás, többezer repülőóra kellett. Másnak elég teljesítmény lett volna maga a repülés. *Takács* Nándor »csak úgy mellékesen« megszerezte a jogi doktorátust is. *Egész élete példa a fiatalság számára, különösen azoknak, akik könnyen, gyorsan akarnak repülővé válni...*

Raczkó Lajos.



A széljelző



Egy kőrászos vadász

Olasz ejtőernyősök csoportos ugrása

Olasz ejtőernyősök tömegesen érnek földet

OLASZ EJTŐERNYŐSÖK

Valahol Dél-Itáliában áll meg FIAT-kocsink, hogy meglátogassuk az olasz légihaderő egyik ejtőernyős iskoláját.

Talán nagyon kevesen vannak, akik tudják, hogy már 1937 óta rendszeresen folyik Olaszországban ejtőernyős katonák kiképzése és így igen tekintélyes számú ejtőernyős kötelékek állanak az olasz hadvezetőség rendelkezésére különleges feladatok megoldásához.

A minden lakott helytől meglehetősen távol eső, repülőtérrel egybeépített ejtőernyős iskola homlokzatán nagy betűkkel díszlik a felírás: **Regia Scuola Paracadutisti.** (Királyi ejtőernyős iskola.) Hatalmas modern épülettömb ez, kívülről a modern formák egyszerű szépségével fogja meg az ember lelkét. Katonai épületek számára a modern építészeti stilus a lehető legalkalmasabb, cikornyátlan, egyszerű alakzataival, a célszerűség minden követelményét kielégítő tökéletességével.

Lapunk olvasói már jól ismerik azt a hosszu és éppenséggel nem egyszerű útat, amelyet az ejtőernyős újoncnak kiképzése során meg kell járnia. Rengeteg szakismeret, a test és lélek harmónikus összehangolása, a fizikai és szellemi teljesítőképesség végsőkig való fokozása hozhatja csak meg mindazt a tudást és katonai erényt, amely az ejtőernyős katonát a fegyveres erő egyik legértékesebb tagjává teszi.

Az olasz ejtőernyősök kiképzésében is ezt az útat járják. Nincsenek titkok, nincsenek csodálatos módszerek. Itt minden a tudományosan előkész'tett kiképzési tervezet szerint folyik. Ebben a tervezetben egyformán szava volt katonának, orvosnak, mérnöknek s valamennyien repülő és elsősorban ejtőernyős szemszögből ítélik meg a helyzetet. Igy a lehető legjobb kiképzési tervezet és kiképzési módszerek, a megfelelően kiválasztott, kellő tapasztalattal rendelkező oktatók munkáját feltétlenül meghozza a sikert.

A kiképzésre kerülő újoncokat a hadsereg többi fegyvernemeiből jelentkező önkéntesek legjavából válogatják ki rendkívül gondos vizsgálat útján. Igy máris biztosítják, hogy az iskolába kerülők legnagyobb része a kiképzés és az utána következő nehéz szolgálat alatt be fog válni.

A gondos repülő és ejtőernyős orvosi vizsgálat után bekerülő ejtőernyős-újoncokat az első hónapban minden bizonnyal csalódás érzése fogja el. Hiszen ők ejtőernyősnek jelentkeztek és ennyi idő alatt még csak éppen, hogy a közelébe jutottak az ejtőernyőnek!

Már az első hónap — mint ezt az iskola vezető orvosa elmondja — kizárólag a növendékek testi készségeinek erősítésére szolgál. A sporttéren különleges gyakorlatok segítségével erősítik az ejtőernyős ugrás által legjobban igénybevett izomcsoportokat és izületeket. Ez természetes is, hiszen mennyit ér katonai szempontból egy olyan ejtőernyős, aki a legfontosabb vállalkozás közben, éppen a legdöntőbb pillanatban kificamítja a bokáját?

A különleges sportgyakorlatok sorában sok van olyan, amelyek a lelki tulajdonságokat, a bátorságot, a hirtelen gyors, de körültekintő elhatározóképességet fejlesztik. Erre is ezer szüksége lesz a jövendő ejtőernyősöknek!

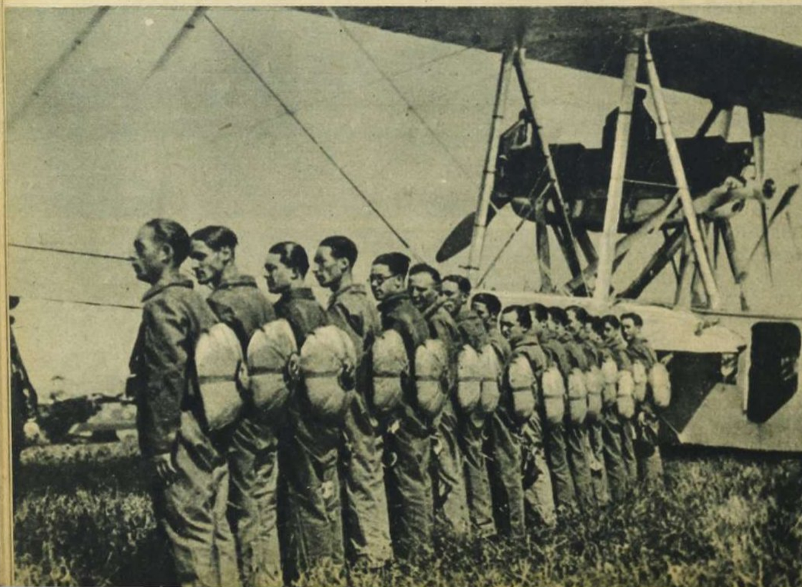
Van egy furcsa hintaszerű tornaeszköz, amellyel magát az ugrást, a legkedvezőbb földreérési helyzetet gyakorolják. Jókora lendülettel vágódik a földrerakott vászonlepedőre a növendék, de meg kell tanulnia a megfelelő testhelyzet felvételét. Később meg ráadásul vonszolják, húzzák is bajtársai és így még jobban megközelíti helyzete a valódi esetet, mikor az ejtőernyő jókora rántásokkal igyekszik tovább hurcolni földreért urát, de nem mindig parancsolóját.

Ismét más »tornateremben« a gépből való ugrás követelményeit ismeri meg a derék olasz »paracadutista«. Meg kell szoknia a gép kicsiny és kényelmetlen ajtaját, meg kell tanulnia, hogy kell »kilépni« a gépből és milyen mozdulatokkal kell elhagynia a hatalmas Savoja S. 82. gép hasát.

Hogy azonban az ezerféle tornagyakorlattól ne foghassa el csömör, arról is gondoskodnak elöljárói, hogy megfelelő elméleti és műszaki ismereteket szerezzen. Megtanulja tehát »fegyverének«, az ejtőernyőnek a kezelését, csomagolását. Megismeri legfontosabb fegyvereit, az ezek szállítására használt, nagyobb szállítóernyőket, elméletben megismerkedik harceljárásának titkaival, különleges harceszközeinek kezelésével.

Néhány szoktatórepülésen is résztvesz.

Olasz ejtőernyősök felszállás előtt felsorakoznak



Ejtőernyős bemutató a piemonti herceg előtt





Az olasz gyarmati hadsereg ejtőernyősei. Legújabban állították fel Líbiában ezeket az ejtőernyős csapattesteket, melyeknek a gyarmati háborúban nagy és fontos szerepkör jut

Itt azután végkép kiderül, vajjon alkalmas-e jelöltünk ejtőernyősnek vagy sem. Mert hasfájós, gyomra tartalmát viszontlátni óhajtó ejtőernyősnek éppen annyira nem veheti hasznát a haza, mint annak, aki bokaficammal tesz pontot az ugrás végére.

Végre — hosszas kiképzés után — eljön a nagy nap: az első ugrás. Szinte végtelennek látszik az idő, amíg Giuseppe X., ejtőernyős növendék eljut a »világot jelentő« gépajtóig. Beakasztja az ernyő kioldózsinórját az erre a célra elhelyezett kampóba, — talán mély lélegzetet is vesz — és megkezdi útját a mélybe.

Rövid, de heves rántás, az ernyő kinyílt és a végtelennek látszó apuliai síkság felett ereszkedik alá — igen büszkén — a növendék. Persze a fekete leves, a földreérés még csak következik, mert a talaj mentén elég erős a szél.

Éppen egy gyakorlóugrás-sorozat végére érünk az ugrási területre. Kétségkívül igen jól sikerült a gyakorlat, mert az egész csoport, három szakaszra való ejtőernyős, alig fél négyzetkilóméteres térségben ért földet.

Felettünk ott igyekeznek dübörögni a jó Caproni 101-esek és 133-asok, azok nekünk itthonról is jó ismerőseink.

Most az iskola parancsnoka veszi át a szót: Az ilyen tömeges ugrási gyakorlatok már a fejlődés előrehaladottabb fokát jelentik, ezek a növendékek már »tudnak«. Most még gyakorlatban is megtanulják, hogy a földreérés után azonnal harcrakészek is legyenek, egymást segítsék és a többiek leszállását, azután pedig a szállítókötelékek számára a repülőtér előkészítésében segédkezzenek.

Megtudjuk azt is, hogy már sokszor kerültek eddig is alkalmazásra olasz ejtőernyős kötelékek. A görög szigetvilág megszállásánál nagy szerep jutott nekik. Az afrikai ejtőernyős-iskolákban jelentékeny számú bennszülött katonát is kiképeztek ejtőernyős szolgálatra. Érdekes ruhájukkal a bennszülött csapatok elitjét képviselik. Most az egyiptomi hadjáratban már jóegynéhányszor bevetették őket az angol visszavonulás késleltetésére, nagy sikerrel.

Látogatásunk végetért, — elbúcsúzunk vezetőinktől és jó képpel és sok élménynyel gazdagabban szállunk vssza gépkocsinkba. (. . .)

CSÖRLŐKÉPZÉS HAJDUSZOBOSZLÓN

A repülőtábor kiválasztásánál főképpen azért terelődött Hajduszoboszlóra a hangsúly, mert a debreceni MÁV Sportrepülő Egyesület béreli a város legelőjének egy részét. Csörlőrendszerű kiképzéseit minden szombaton és vasárnap itt végzi. Ezért közös cél volt, hogy a repülőtábor létesítésénél a debreceniek is szót kapjanak. Egész éven át csak csörlésből van alkalmunk repülni és továbbképzésüket nehezen lehet megszerezni. Egy ilyen repülőtáborban viszont a vontatásos kiképzést is elérhetik.

Emellett azonban a szükséges időjárási hatások megszületésében is némi szerepet találunk Hajduszoboszló eme repülésre alkalmas területén.

A legelő egy oldalról érinti a város szélső házainak sorát, míg más oldalról inkább kultúrát találunk. Közvetlen környezetében megtalálja a repülő azokat a szabálytalanságokat, amik a napsugarak számára más és más beesési szöget biztosítanak. Ennek következtében változatos melegítési lehetőséget nyújtanak. A környező egyszerű növényzet a legelőnek lejtősödő nyugati oldala, de a házak délnyugati részén mesterségesen keletkezett agyag és kavicstermelő nyomok és a nagykiterjedésű fekete földek, mind lehetőséget adnak a kifejlődő hőlégre és a bennük történő vitorlázásra.

A Nagy-Alföld délnyugati irányából erre hajló felmelegedései is bizonyos szerencsés helyzetbe hozzák a hajduszoboszlói legelőn táborozókat. Kevés légmozgás esetén valószínű, hogy az Alföldnek ezen a részén, ha méghozzá északnyugati szél lép fel és délfelé való áramlás indul meg, akkor a legtöbbször felmelegedett kisebb-nagyobb talajfoltok fölé kerül, ami szintén biztató arra nézve, hogy hőlég képződhessen.

Igy történt meg, hogy bármilyen időben történt vontatásos gyakorló repülés, a legelő négy oldalán mindig jelentkeztek az ú. n. »dobálások«! Különösen a délnyugati oldalon. Az összes repülések, tehát távolságba vagy magasság elérésére törekvő repülők, mind délnyugati vagy észak-keleti irányban hagyták el a repülőteret.

A tábor felállítása a házak közelében, pár fa árnyékában és a debreceniek hangára mellett történt. Egyetlen kellemetlen és állandó figyelmet kívánó része volt a repülőtérnek, hogy elszórtan karámok, juhászkunyhók álldogáltak a terepen. A birkák és disznók vonulásai is nem csekély veszedelmet rejtenek magukban. Viszont a táboron mindannyian biztoskezű és teljesítményekre váró pilóták voltak, akik a kiadott parancs szerint célbaszálltak és nem történt a leszállásnál baj.

A csoport három részre oszlott.

A) Az »a« »b« »c« vizsgák előkészítése; csörlőkiképzéssel kétüléses »Cimbora« géppel kétkormányos oktatás.

B) Gyakorló vontatások »Pilis« típusú géppel egyedül és a két kormányos Goevier típusú géppel előkészítés egyedül vontatásra. Ennek befejezése a típusrepülés: összes teljesítmény gépeken.

C) Teljesítmény-repülés.

Ezen kívül pedig motoros-repülés iskolázás.

A repülőtábor tartama: június 15-étől 28-áig tartott.

A táborrend arra szorítkozott, hogy kell repüléslehetőség, de pihenés is legyen a résztvevők számára. Reggel nyolc órától repülés volt délután kettőig. Ebéd, majd este határáig fürdés a híres szoboszlói gyógyfürdőben. Este hat óra után a repülést tovább folytatták. Természetesen tökéletesebb táborozást elképzelni sem lehet. Az étkezés is igen változatos volt. Erről nagy személyzet gondoskodott. Ebben nagy része volt Kántor Ferencnek, a debreceni MÁV S. E. kitűnő tagjának is.

Már az első napok azzal bíztattak, hogy komoly repülési helyzetek fognak beköszönteni. Általában ezt a két hetet napsütés és az erős széljárás jellemezték. A termikképződésig gyakorló vontatások folytak és előkészületek a teljesítményrepülésre. Tizenegyóra után sorra indultak a kijelölt repülők kb. egy óráig. Eleinte csak kismértékben használták ki a helyzetet. Többen Debrecenben szálltak le. Amikor aztán felismerték a környezetet, már komolyabb eredmények születtek. Jellemző repülés volt VI. 22-én, amikor 250 km-es távot repült az egyik repülő. Úgyszólván gomolyok sem voltak az égen. Inkább csak alakuló vagy a nagy széltől gyorsan szétterült részek, amik réteggé

váltak. Nagy magassági szél volt. Azonban az Alföld felé tartó áramlás mindazokon a helyeken, ahol felmelegedési lehetőség kínálkozott, előre segítették a pilótát. Úgyszólván lépcsőzetesen lehetett előrejutni zik belőlük. A debreceniek igazán lelkes és tehetséges tagokból állnak. Minél több repülési lehetőséget kellene részükre biztosítani.

Még egy pár statisztikai anyag szemlélteti a tábor eredményeit.

Sor	Név		Indulás napja	Indulás óra	Indulás perc	Typus	Szél iránya	Elért magasság	Leszállás helye	Elért távolság km-ben	Levegőben töltött idő, óra p	Eredmény $D_1D_2D_3$
1	Kővári Gyula	MÁV	VI. 17	11	40	Meise	Dny.	1400	Érszakácsi	97	3	$D_2 D_3$
2	Szabó Antal	MÁV	VI, 19	12	30	M. 22	Dny.	1200	Érmihályfalva	140	3^{45}	D
3	Tariska Ferenc	MÁV	VI. 22	13	—	M. 22	Ény.	1900	Bácsföldvár	250	4^{30}	D
4	Gazdag Gyula	MÁV	VI. 24	11	30	M. 22	É. Ény.	1300	ÁRPÁD (Románia)	85	2^{40}	D
5	Csücsy Ferenc	MÁV	VI. 24	12	—	Pilis	„	1500	Rojti	70	1^{50}	$D_2 D_4$
6	Lothrigel Attila	MÁV	VI. 25	12	45	Rk.-Adl	Dny.	1400	Turvékonya	170	4^{30}	D_2
7	Szabó István Teszáry Béla	MÁV	VI. 25	13	20	Goevier	„	2350	H.-Szoboszló	—	1^{30}	—
8	Kiss Ernő Debr. S.		VI. 27	13	30	Pilis	Ény.	1600	Biharugra	70	2^{25}	$D_2 D_3$
9	Harmat Izabella	MÁV	VI. 25	—	—	Pilis	Dny.	2000	Vid	35	1^{30}	—
10	Bérces	MÁV	—	—	—	Rk.-Adl.	Ény.	1300	Biharnagybajom	30	1^{45}	D_3
11	Falusy	MÁV	—	—	—	Meise	„	1500	Sáp	25	1^{30}	D_2

és előre meg lehetett állapítani az irányt, ahova menni akart a vitorlázó repülő. Ez a gép is előre kijelölt irányban nem sok különbséggel érte el a távolságot, ahova menni akart.

Az elért eredményekről leghelyesebb, ha egy szemléltető táblázatot mutatunk be, ahol minden érdemlegesebb teljesítményrepülés fel van tüntetve.

Sokat köszönhet a repülőtábor a meteorológiai előrejelzéseknek. Most is minden nap kaptak Budapesttől Tóth Géza jóvoltából a Meteorologiai Intézeten át előrejelzéseket, amik biztossá tették a követendő irányokat. Szabadterepen való vitorlázásnak példáját mutatták be egy-két esetben a debreceniek, akik nem kevesebb, mint 4 »termik« »C« vizsgát tettek le. Ki kell emelni, hogy igen jó repülőanyag kínálkozik belőlük.

Igen érdekes repülés volt a kétüléses gépen végrehajtott ú. n. magassági repülés is. Nagy távra is lehetett volna menni a kétülésessel.



Marsa Matruh bombázása



Macchi 202-es vadász indul

Olasz vadászok

TASNÁDI LÁSZLÓ ÚJ TÁVOLSÁGI REKORDJA

Budaörs-Topaszentkirály légvonalban 335 és fél kilométer, új magyar vitorlázó távolsági csúcseredmény, ismét *Tasnádi* László repülte. Hajszál híján beért kincses Kolozsvárra...

...*Tasnádi* tényleges katonai szolgálatát tölti, parancsnoksága elengedi ünnepnapokra. A péterpáli kettős ünnepen olyan időjárás igérkezett, hogy bizonyos volt: *Tasnádi távrepülésre indul.*

A Péter-Pál előtti vasárnap délelőtt fél 12 óra körül mutatkozott jó idő távrepülésre Budaőrsön. A meteorológia csupa jót jelentett, *Tasnádi* felvontatta hát magát egy *M. 22-őn.* Valamennyi rekordrepülést ezzel a nagyszerű műegyetemi géppel végezte, egymást nem hagyják cserben sohasem.

— Mi az uticél?

— Megpróbálom: *Kolozsvár!*

Ezer méteren lekapcsolt és nekivágott.

Amikor délután két óra felé még nem jött telefonértesítés tőle, tudták, hogy újabb távolsági csúcseredmény sikerül. Akik levegőben voltak, mind azzal szálltak ki a gépekből:

— *Nagyszerű termik idő van, liftel az emelés mindenfelé!*

Este nyolc órakor cseng a repülőtéri sporthangár telefonja, *Tasnádi* jelentkezik *Erdélyből:*

— Ma délután fél öt órakor *Topaszentkirályon* leszálltam, alig néhány kilométernyire Kolozsvártól. A távolság igen tekintélyes, mérjétek meg pontosan, én 330 kilométerre taksálom...

A *M. 22-őt* szétszedte, biztonságos helyre elraktároztatta, az éjszakát Topaszentkirályon töltötte, másnap reggel beutazott Kolozsvárra, ahova érte repült a Műegyetem az egyik *Nebulóval.* Vasárnap délután már Budaőrsön beszélhettünk *Tasnádival* az újabb magyar távolsági vitorlázó csúcseredmény történetéről:

— A szélirány pontosan megfelelt, szinte utaztam végesvégig. Délután fél kettőkor már elhagytam Nagyváradot, minden nagyszerűen ment, szépen sorban voltak a termikek, mint a bakterházak a vasútvonalak mellett, csak éppen meg kellett nyergelni őket. *Hanem a neheze a Királyhágó után következett.*

Tasnádi egyízben — az első távolsági csúcseredmény kirepülése alkalmával — átrepülte a Király-hágót, vannak hát tapasztalatai a »termikválasztó« magatartásáról, viselkedéséről és természetrajzáról.

— Még Nagyvárad után is ment a dolog valahogy, el tudtam fogni méteres, másfélméteres termikeket, hanem a *Királyhágó után végleg leállt az ipar.* Folytonfolyvást rugdaltam, csűrtem, csavartam, boldog voltam, ha valamelyes emelést sikerült elkapni, a legtöbb jó az volt, ha meg tudtam tartani egy ideig a nullát. *Dehát ez se ment* sokáig.

— Pont akkor, amikor a termikek megkezdték a pihenjt, jutott eszembe, hogy voltaképen egy tisztességes serleg van kitűzve annak, aki elsőnek repül el vitorlázógéppel Budapesttől Kolozsvárig. Már kezdtem nézegetni, hogy meddig kell feltétlenül eljutnom, hogy a repülés kolozsvárinak számítson.

— Vitorlázórepülő ilyen tervekkel ne foglalkozzék, mert a termikek, a széljárás mindjárt cserbenhagyják. Így jártam én is: *pont akkor következett be a véglegesen süllyedő állapot, amikor a kolozsvári leszállóhelyet silabizálgattam a térképen.*

— Nem ment sehogysem a dolog. Válogatni nem sokban tudtam, megcéloztam hát a Zilahról Kolozsvárra vezető országutat és afölött próbálgattam nyujtani a repülést és az időt. Jó volt az országút, legalább nem tettem ki magam



annak a veszedelemnek, hogy teljesen lakatlan helyen szállok le, ahonnan két hétbe telik, mire a gépet vissza tudják szállítani.

— Már mindent kifacsartam az időből, a gépből, amikor kis faluhoz értem, ahol le kellett szállni. *Topaszentkirály* a kis falu, tiszta román község, de igazán magyaros vendégszeretettel fogadtak benne.

— Mire leszálltam, összesereglett az egész falu. A bíró mindgyárt leventéket állított a gép mellé őrzőknek, nékem meg kerített egy kerékpárt, amivel nekivághattam a legközelebbi községnek, telefonálni, Topaszentkirálynak ugyanis nincs telefónja. *Huszonöt kilométert karikáztam, még defektet is kellett ragasztgatni útközben.*

— Amikor a telefon megvolt, visszakarikáztam Topaszentkirályra, ahol egy *Marosán* István nevű román gazdához szállásoltak be. Úgy fogadtak, mintha miniszterelnök lennék: *átadták a tiszta szobát s teletömtek vacsorával.* Juhtúrós, majd bivalytejes puliszka volt a vacsora, nyomatéknak sűrű bivalytejföl, de olyan sűrű ám, hogy megállt benne a kanál. Ettem is annyit, hogy másnap estig nem voltam éhes.

Másnap, amikor már kiértékelték a repülést, kiderült, hogy Tasnádi 335 kilométert repült a M. 22-ővel.

— Nekivágok még néhányszor — mondotta — *ha így tart, két év mulva csak beérek Kolozsvárra.* De mostmár másfelől próbálom becsapni a Királyhágót. Inkább kerülök egyet Nagyvárad után és megpróbálkozok felülről betörni. Már kétszer berepültem az alsó útvonalat, úgylátszik, itt nem megy, *a Királyhágó nemcsak vízválasztó, hanem időválasztó is.*

PINTÉR CÉLREPÜLÉSE A KÁVÉVAL



Pintér József, a kiváló műrepülő — A Repülő Alap és a BSzKRT motoros oktatója — felcsapott vendéglősnek: kibérelte a mátraházi turistaszállót.

Dolgos, takarékos ember, össze tudta gyüjteni azt a komoly tőkét, ami egy ilyen divatos üdülőszálló bérletéhez kell. Megvan a szakértelme hozzá, tud bánni a vendégekkel, nagyszerű segítőtársa a felesége.

Persze, mindenki megkérdezte Pintért a gratuláció után:

— És mi lesz a repüléssel?

— Semmi. Repülök tovább. Míg a háború tart, nem hagyom abba.

Eddig tartana a Pintér József körüli ujság, ha a mátraházi turistaszálló bérlőjéből nem tört volna ki közben a — repülő:

Pintér József a ferihegyi sportrepülőtéren gondnokoskodik. Oktatói kötelessége ideköti, nagynéha tud fellátogatni a mátraházi bérleménybe, helyette a felesége a gazda távolléte alatt odafent.

Az egyik nap megszólal a telefón, jelentkezik Mátraháza. Pintérné van a telefonnál:

— Fiam, nagy baj van, elfogyott a kávé, sürgősen pótolni kellene...

— Maradj csak nyugodtan, nemsokára ott lesz.

Pintér megérdeklődi a meteorológiát, föltekinti az időt és látja, hogy ideális távrepülő idő van a Mátra felé.

Beül egy Kevélybe, maga mellé teszi a kávét, felvontatják jónéhányszáz méterre, lekapcsolt s nekivág a bérleménynek.

Megy, repül, mintha sínen futó vonat vinné egyenest Gyöngyös felé.

Egy-kettőre ott van a mérföldlépő Kevéllyel. Jó magasan van, egyre följebb mehet. Megy is. Alatta, előtte ott a Mátra, ott a turistaszálló, ahova várják a kávét.

A távrepülő idő egyre jobb.

— Mit csináljak? — birkózik Pintérben a vendéglős a repülővel. — Tovább repüljek vagy leszálljak?

A repülő azt mondja:

— Mikor fogsz ki megint ilyen nagyszerű időt, eredj tovább!

A vendéglős azt mondja:

— Szállj le azonnal, tudod, hogy kell a kávé!

Pintér abbahagyja a meddő küzdelmet:

— Bízzuk a sorsra!

Elhatározta, hogy alaposan megkeveri a ládát csukott szemmel. Azután kinyitja a szemét: ha a dőlésmérő kanala balra áll, leszáll. Ha jobbra, megy tovább!

Behunyja a szemét, megtekeri, megkavarja erre is, arra is a gépet, míg csaknem beleszédül. Tisztességes módon akkor hagyta abba, amikor igazán nem tudta már, hogy most aztán voltaképpen merre felé is repül, azt se tudta, milyen helyzetben van.

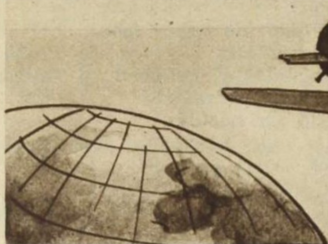
Kinyitja a szemét: a kanál balra fityeg.

— Vigye el az ördög!

De még mielőtt leszállt volna, megcélozta a bérleményt, elegáns tiszteletkört siklott felette, meg-megbillegtette a gép szárnyát, lentről meg kórusban integettek a repülővendéglősnek a vendégek. Még a szakácsné is kint volt a nagy fakanállal.

Aztán irány Gyöngyös, simán leszállt s felvitte a kávét a hegyre.

Magyar bombázók az ellenség felé tartanak



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Légügyi politika, szervezés

A repülőhadtestkötelékeket Japánban a háborús tapasztalatok alapján megszüntették. Helyettük a repülők legmagasabb hadműveleti egysége, a repülőhadosztály.

*

Irakból katonai bizottság érkezett Egyiptomba az ottani légvédelmi szervezetek tanulmányozására. Épp jókor mentek Kairóba, illetve Alexandriába, mert ott most e téren bő tapasztalatokat gyüjthetnek. Remélhetőleg a visszatérés időpontját is ily helyesen fogják megváltoztatni és még idejében elhagyják a Nílus vidékét, nehogy a németek hoppon ragadják őket sok értékes tapasztalatukkal együtt.

*

Ausztráliában légoltalmi szolgálatra köteleztek minden férfit 18 és 60 éves korhatárok között. A kötelezettség értelmében négyhetenként két napot kell légoltalmi szolgálatban tölteniök.

*

Háromezer líra jutalmat kapnak Olaszországban azok a katonák, akik önként jelentkeztek arra, hogy a légierőknél, mint specialisták, legalább 30 hónapon át szakszolgálatot teljesitenek.

*

A Kormányzó Úr Őfőméltósága Sárközy Józsefnek, a HMNRA gazdasági osztálya vezetőjének a nemzetvédelmi keresztet adományozta.

*

Ausztrália védelme. A newyorki rádió katonai szakértője szerint *Mac Arthurnak* Ausztrália megvédéséhez az ott található haderőn kívül még 1000 repülőgépre, 20 páncélos hadosztályra és 50 búvárhajóra volna szüksége.

Ezer arcvonalbeli repülőgéphez mintegy kétszerannyi iskolagép és tartalékrepülőgép szükséges, ha a személyzet és gépanyag utánpótlását biztosítani akarják.

Háromezer repülőgép elhelyezéséhez pedig igen sok repülőtér és még több repülőgépszín előteremtésére van szükség, amit máról-holnapra nem lehet elővarázsolni.

Hasonlóképpen nehéz előteremteni azt a hajóteret is, amely a 3000 repülőgépet Amerikából Ausztráliába szállíthatná. Légi úton legfeljebb a nagy hatósugarú bombázók kerülhetnének át Ausztráliában Hawai-, Samoa-, a Fidzsi-szigetek és Ujzéland érintésével, azonban a többi repülőgépek — a vadászoknak, a felderítőknek, az iskola- és gyakorlógépeknek — hajón kellene megtenniök ugyanezt az utat.



A Kormányzó Úr Őfőméltósága megengedni méltóztatott, hogy Tomor László százados a részére adományozott I. és II. osztályú vaskeresztet elfogadhassa és viselhesse

Jelentékeny hajótérre volna szükség ezenkívül a repülőgépek pótalkatrészei, tartalékmotorjai, személyzete, felszerelése, bomba- és üzemanyaga szállításához is. A 20 páncélos hadosztály hajótérszükségletét szintén nem lehet elhanyagolható mennyiségnek tekinteni és figyelembe kell venni azt, hogy Ausztrália közelében ma már egy talpalatnyi olajmező sincs angol vagy amerikai kézben, így tehát minden csepp benzint és olajat Amerikából kell odaszállítani, mert az ausztráliai kontinensnek sincsenek olajforrásai. Már pedig 3000 repülőgép és 20 pencélos hadosztály igen sok üzemanyagot tud felemészteni, viszont a még épségben lévő tartályhajókban egyre növekszik a hiány.

Amily egyszerű az ilyen adatokat az éterbe szétsugározni, éppoly nehéz azokat megvalósítani, amíg japánok portváznak a Csendes-óceán fölött

Katonai hírek

Evforduló. Június 26-án volt egyéves fordulója a Szovjet kassai rémtettének, amikor bolseviki bombázók alattomos orvtámadást intéztek Kassa város középületei és polgársága ellen. A város emlékünnepet rendezett a történelmi jelentőségű évfordulón, amelyen megjelent és beszédet mondott *vitéz Lukács Béla* tárcanélküli miniszter is.

*

Walter Göring repülőhadnagy, a birodalmi tábornagy unokaöccse, június 23-án. 21 éves korában repülőhalált halt.

*

Balbo tábornagy repülőhalálának második évfordulóján, június 28-án szülővárosában, Ferrarában, emlékünnepséget tartottak, ahol *Bottai* közoktatásügyi miniszter mondott emlékbeszédet.

*

A RAF is elismerte, hogy Bremen fölött június 25-ről 26-ra virradóra 52 angol repülőgép esett a német légierők áldozatául. Ez volt eddig a brit légierők legérzékenyebb vesztesége egyetlen éjszaka alatt.

*

Marseille főhadnagy — az afrikai légiharcok hőse. Hans Joachim *Marseille* német repülőfőhadnagy még csak 22 éves. Mellét máris a *kardokkal* ékesített tölgyfalomb díszíti, az a ritka kitüntetés, amelyet a vezér és kancellár a századik légi győzelem után szokott adományozni.

Marseille főhadnagy 101 légi győzelmet aratott. *Valamennyit az angolok ellen.* Teljesítményének értéke tehát csak *Galland* ezredes érdemeivel mérhető fel, aki szintén az angolok ellen aratta sikereinek hosszú sorozatát.

Az utolsó hat hét alatt 49 brit repülőgép esett *Marseille* fegyvereinek áldozatául. Közülök *az utolsó hatot 15 perc alatt lőtte le.*

1941 áprilisában mint zászlós került Észak-Afrikába. A Csatorna partjáról érkezett, ahol hét Spitfiret küldött a tengerfenékre. Tehát nem jött tapasztalatlanul a sivatagi harcok színterére. Azonban ő sem maradt sértetlen. *Négyszer lőtték le az angolok.*

Amikor repülőgépe Tobruk közelében másodízben kapott súlyos sérülést, a homokban síma hasleszállást végzett. Tőle egy kilométerre gépkocsioszlopot látott. Kisvártatva megjelent egy katona shortban, trópusi ingben és sisakban. *Marseille* még idejében felgyujtotta a hasonfekvő gépet, nehogy a masina az ellenség kezére kerüljön. Közben elhatározta, hogy a közeledő angol katonával szemben ő is britnek adja ki magát. Elvégre sok olyan pilótája van a légionáriusokkal teletűzdelt brit légierőknek, akik csak törve beszélik a bikkfa-nyelvet.

A trópusi katona angolul szólította meg a német repülőt. Marseille az iskolában tanult ékes angol nyelven válaszolt. Közölte vele, hogy ő is a brit világbirodalom derék katonája. Amikor egymáshoz közelebb értek, *Marseille* rövid eszmecsere után elérkezettnek látta a pillanatot, hogy a nehézkesen folyó diplomáciai tárgyalást beszüntesse és az angol katonát jól célzott horogütéssel földre terítse. Már-

már szinte sajnálni kezdte a kiütött ellenfelet és feléje nyult, hogy segítsen rajta, amikor a trópusi sisak oldalán német trikolórt fedezett fel. Nosza, magához térítette az angolnak hitt német bajtársat, aki azután elvezette a közelben veszteglő német gépkocsioszlophoz, ahol a kiütött bajtárssal a barátságot rövidesen helyreállították.

*

Göring birodalmi tábornagy táviratilag fejezte ki elismerését *Kesselring* vezértábornagynak az északafrikai harcokban résztvett légierők kiváló teljesítménye alkalmából.

*

Az északafrikai tengelytámadás első napjaiban az angol repülők beavatkozása a földi csapatok harcába erőtlen volt, — amint az olasz lapok megállapítják. Ennek okát az olasz sajtó részint az általános fejetlenségben, részint a brit légierők súlyos veszteségeiben keresi.

A brit hadvezetőség később minden követ megmozgatott a RAF megerősítésére és főleg Palesztinából és Szíriából vonta ki a korábban odarendelt repülőalakulatokat, hogy Egyiptomban bevesse azokat. Az olasz repülők a beérkezett brit előkészítések ellenére is vitézül megoldották feladataikat. A legutóbbi napokban 12 Macchi »202« típusú gépből álló olasz vadászalakulat 60 »Boston« típusú bombázóval és 40 gépből álló vadászbiztosítással találkozott. Az ellenséges vadászok soraiban Spitfirek, Hurricanek és Curtiss-gépek voltak.

A kifejlődött légiütközetből az olasz vadászok sértetlenül kerültek ki, lelőttek 4 Curtisst és 1 Bostont, azonkívül valószínűleg megsemmisítettek két további vadászt.

A légiharc 4000 m magasságban zajlott le.

*

Steinbatz német törzsőrmester, az egyik vadászalakulat repülőgépvezetője, a tölgyfalomb tulajdonosa. 99. légi győzelme után az ellenség fölötti repülőútjáról nem tért vissza. A Führer utólag a kardokat adományozta neki a Tölgyfalombhoz.

*

Philipp százados június 26-án aratta 108., 109. és 110. légi győzelmét.

*

A japán-kínai háború kezdetétől fogva 1942 június közepéig Kína 2800 repülőgépet vesztett; ugyanakkor Japán vesztesége a kínaiakkal szemben 240 repülőgép volt

*

A legutóbbi libiai hadműveletek folyamán a britek El-Daba elfoglalásáig 450 repülőgépet vesztettek.

*

127:3. Július 5-én a donmenti légi harcokban a Szovjet 127, a német légierő 3 repülőgépet vesztett.

Egyébként májusban és júniusban a szovjet arcvonalon tíznaponként átlag 4—500 repülőgép volt az ellenség vesztesége, míg a német légierők vesztesége ennek csak egytizedrészét tette ki. Május 14—21-ig az arány 452:45 volt. Ugyanez május 21—31-ig 610:53, június 12—22-ig 468:42 volt.

Angol-német viszonyban az arány a németekre valamivel kedvezőtlenebb. Május utolsó hetében például 318 angol repülőgépre 51 német repülőgép elvesztése esett. Tehát »csak« 6:1.

*

A szovjet légierők vesztesége a háború első esztendejében német jelentés szerint mintegy 24.000 repülőgép. Ebből az amerikai jelentések is beismernek kilencezret.

*

Szíriában az angolok tizennyolc repülőtér berendezését tervezték. Ezek közül eddig mindössze tizenkettő készült el.

*

Szebasztopol öt hétig tartó ostroma alatt a német légierők 23.751 repülést hajtottak végre az erődök fölött. Tehát átlagosan naponta mintegy 680 repülőgép vett részt a támadásban.

*

A finn légierők a keleti hadjárat első esztendejében — 1941 június 21-től 1942 június 21-ig — 872 szovjetrepülőgépet lőttek le és 2—300 gépet rongáltak meg. 31 finn repülőgép nem tért vissza.

*

A »Wasp«, az Egyesült Államok legújabb repülőgéphordozó hajóinak egyike — az amerikai rádióállomások július 1-i jelentése szerint — európai vizeken elsüllyedt. A hajó brit vadászgépeket szállított Málta felé. Útközben a tengelyhatalmak repülőgépei többízben megtámadták.

A »Wasp« vízkiszorítása 14.700 tonna volt. 1940-ben készült el. 75 repülőgép fért el rajta. Ezek közül 36 volt felszállóképes. Sebessége 29 csomó, azaz óránként 54 km volt.

*

Nagybritannia polgári lakossága a légitámadások következtében a háború első két esztendejében 43.675 halottat és 50.341 sebesültet vesztett, — amint *Attlee* lordpecsétőr az alsóházban bejelentette.

*

Weekend Plymouthban. A délnyugatangliai kikötővárosban egy szombati napon delet ütött a toronyóra, amikor a mélyen úszó fellegekből német bombázó kötelékek bontakoztak elő. A hivatlan vendégek *mélytámadással* bombazáport zúdítottak a veekendre készülődő kikötőkre s aztán, mint akik jól végezték dolgukat, ismét eltűntek a fellegek között.

A fényes nappal, váratlanul végrehajtott mélytámadás meglepetésszerűen érte az angolokat és az a felbocsátott léggömbgát ellenére is teljes sikerrel járt: a kikötőben horgonyzó hajók egy része elsüllyedt.

Plymouthról eszünkbe jut, hogy ott még ma is mutogatják azt a kastélyt, ahol *Drake* admirális a XVI. században éppen tekepartit játszott, amikor hírnök jő és pihegve szólt, hogy a támadni készülő spanyol flotta Plymouth felé tart. *Drake* admirálist nem hagyta el hidegvére: előbb befejezte nyugodtan a tekepartit és azután szállott hajóra, hogy visszaverje a spanyolokat.

Vajjon a plymouthi repülők is tekepartit játszottak, amikor a német bombázók elhúztak a kikötő felett?...

*

Sen kínai repülőtábornok, aki Ottawában a kínai légierőket képviselte a szövetségesek légügyi konferenciáján, kijelentette az ujságírók előtt, hogy Kína kész bármely pillanatban bombázni Japánt, ha megfelelő számú bombázó repülőgépet bocsátanak rendelkezésére. Kína — úgymond — ehhez a támadáshoz a szükséges légitámaszpontoknak birtokában van.

Körülbelül egy hónap múlott el e kijelentés óta. *Sen* tábornok repülőinek azóta bőven volt alkalmuk fogadni a kínai támaszpontok fölött a japán repülők barátságtalan látogatásait és megsemmisítő bombatámadásait.

Repülősport

Vitorlázó repülőink új csúcsteljesítményei. A magyar vitorlázó repülősport örvendetes fejlődését tükrözik vissza azok az új csúcsteljesítmények, amelyeknek nap-nap után tanúi lehetünk a vitorlázó repülőtelepek nyüzsgő sportéletében. Az egy- és kétüléses vitorlázógépek *időtartamrekordjai* után most a *távolsági* rekordok megjavítására is sor került.

Tasnády László 5 óra 12 perc alatt Budapestről a 333 km távolságra lévő Tokaszentkirályig vitorlázott és ezzel új rekordot teremtett. *Nagy György* és *Horváth Tibor* pedig a kétüléses távolsági rekordot javították meg, 96 km-ről 205 km-re, amikor Budapestről a Zentától délre fekvő Magyarpádéig vitorláztak.

Tariska Ferenc szintén figyelemreméltó vitorlázó repülést végzett Hajdúszoboszlótól Bácsföldvárig, ami 240 kmnek felel meg.

*

A svájci vitorlázó repülők Cransban táborozást rendeztek. A táborozás folyamán összesen 86 órát vitorláztak. Az eredmények ranglistája a következő: 1. *Schachenmann* (Zürich). 2. *Geiger* (Sitten). 3. *Vonwiller* (Basel).

Légiforgalom

A magyar-szlovák légiforgalom megteremtéséről Budapesten folytatott tanácskozások eredményesen befejeződtek. A magyar és szlovák polgári légügyi hatóságok megállapodása szerint a MALERT gépei ezentúl a budapest—bécs—breslau—berlini vonalon Pozsonyban is leszállnak.

*

Vakleszállások az amerikai repülőtereken. Az Egyesült Államok 88 közforgalmi repülőterén 1941 első felében 7362 vakleszállás történt. Ezek között 7019-et a rendszeres polgári légiforgalom vezetői hajtottak végre, míg 202-t a légierők pilótái.

A gyors utánpótlást biztosító »bombák« hullanak a német szállítógépekből

Dornier 217. bombázógép éjjeli feladatra indul

Budapest-Pozsony Pozsony-Budapest Malert-gépen

Megnyílt a magyar-szlovák légiforgalom, amelyet a Malert lát el. Az első útra elkísértük a magyar légiforgalom vezetőjének küldöttségét. *Kiss* Józsefről, az első világháború 14 légi győzelmet aratott magyar repülő hőséről elnevezett *HA-JUC vitt bennünket.* A magyar küldöttség tagjai: vitéz *Laborczfy* Rezső, a Malert vezérigazgatója, dr. *Török* István légügyi tanácsos, a közlekedésügyi miniszter képviselője, *Apáthy* Jenő Malert igazgató, *Segesváry* György légiforgalmi felügyelő, báró *Perényi Lukács* György külügyminisztériumi tanácsos. Velünk jön az utra *Medriczky* Antal székesfővárosi fogalmazó, *Medriczky szlovák földmívelésügyi miniszter édestestvére.* A *HA-JUC* kormányánál vitéz dr. *Takáts* Nándor, a második 1 millió kilométeres magyar repülő.

A *HA-JUC* olyan nyílegyenesen repüli a légivonalat Pozsony felé, *mintha dróton húznák.* Erős ellenszélben, 53 perc multán érkezünk a nem nagy méretü Pozsony-szőlősi repülőtér fölé.

Elsőnek Vlasák Gábor, a szlovák légiforgalmi társaság igazgatója köszönti a magyar küldöttséget jóismerősként, ő volt a Budapesten tárgyaló szlovák légiforgalmi küldöttség egyik tagja. A várakozó szlovák előkelőségek élén ott van *Stano* Gyula közlekedési miniszter, *Karmasin* belügyi államtitkár, a szlovákiai német népcsoport vezetője. Feltűnik a jelenlévők sorában dr. *Kuhl* Lajos pozsonyi követünk, meghatalmazott miniszter, kívüle itt vannak a követség részéről *Kéri* Kálmán vezérkari alezredes, katonai attasé és dr. *Farkas* György követségi titkár. A pozsonyi német követséget *Ringelmann* követségi tanácsos és *Brechan-Holeina* attasé képviseli, itt van *Burzino* vatikáni ügyvivő is. *Weh* alezredes képviseli a német légügyi missziót, a szlovák külügyminisztérium, belügyminisztérium, állambiztonsági központ, a nemzetvédelmi minisztérium képviseltetik még magukat. *Dr. Kovács* Béla pápai prelátus, pozsonyi főpolgármester, a szlovák légiforgalmi társaság elnöke mond meleghangú köszöntő beszédet arról, hogy *a szlovák-magyar légiforgalom megteremtése milyen jelentősen gyarapítja majd a külfölddel való légi összeköttetést.* Az üdvözlő beszédre vitéz *Laborczfy* Rezső Malert vezérigazgató válaszolt azzal, hogy a most megteremtett szlovák-magyar légiforgalom a nemzeteket egymáshoz közelebb hozó repülőmunkában *igen jelentős eredményeket tud majd felmutatni.*

A fogadtatás után a pozsonyi Carltonszálló dísztermében a pozsonyi főpolgármester és légiforgalmi elnök díszebédet ad a magyar küldöttség tiszteletére. A díszebéd népes vendégseregének sorában ott ül a helyettes polgármester, több városi tanácsnok, a Műegyetem rektora, a szlovák légierők tiszti küldöttsége, a Deutsche Lufthansa képviselői.

Ebéd utántól késő éjszakáig szíves vendégszeretettel viszik a szlovák légiforgalom vezetői hosszabb autókirándulásra a magyar légiforgalom, a szakminisztériumok képviselőit. A magyar küldöttség hétfőn, július 13-án délelőtt 11 órakor indult vissza Pozsonyból Budapestre. A szlovák külügyminisztérium és a belügyminisztérium egy-egy képviselője repültek a magyar fővárosba a beköszöntőjárat hazafelé tartó útján. Visszafelé pontosan 45 percig tartott az út. *A magyar szlovák légiösszeköttetésben egyelőre hetenként egyszer száll le a budapest-berlini útvonalon közlekedő magyar légiforgalmi gép.*



A Kiss József megérkezése Pozsonyba



Dr. Kovács Béla pozsonyi főpolgármester a szlovák légiforgalmi társaság elnöke a szlovák előkelőségek élén köszöntő beszédet mond



Stano szlovák közlekedésügyi miniszter, Vlasák szlovák légiforgalmi igazgató várják a magyar légiforgalmi gépet

REPÜLŐHŐSÖK MESÉLNEK

Az első ijedtségtől magáhoztért rádiós kemény ököllel fordítja géppuskáját az egyik vadász ellen. Benne táncol a fonalkeresztben az I. 18-as, egy nyomás az ezüstbillentyűn és a hosszúranyult sorozat legnagyobbrészét elnyelte a vadász hordfelülete és motorja. Csak nem akar lezuhanni a mélyfedelű, páncélozott bolsi darázs. Gyors dobtárcsere a 110-es hátsó géppuskáján, mely azonnal kerepel tovább.

— No, végre! — Megbillen, élére áll és szurokfekete füstzászlótól követve zuhan lefelé. A többi négyen okultak a példán. Tisztes távolból követik egy ideig a ME-t majd belehúznak a felhőtakaróba.

Légiharc közben mindketten megfeledkeztek az égő motorról. Óvatos pillantásokat vetnek feléje és lám, a tűz elaludt; a repülés jeges légáramlata kioltotta a lángokat. Szélcsendes időben érkezett támpontja fölé a Me. Úgylátszik, a kalandok sorozata még nem ért véget. Az összelőtt futómű nem akar kijönni a motorgondolából. Nem marad más hátra mint hasleszállás. A hadnagy kilebegteti a ládát, mely tompa puffanással ütődik földhöz, hófelhőt kavarva csúszik egy kicsit, azután fekve marad.

Nevető arcok veszik körül az ülésekből kimászó hadnagyot és törzsőrmestert, akik erősen magukon viselik az elmult félóra emlékeit. Az örvendező fickók még nem tudják, mennyire paraszthajszálon függött mindkettőjük élete ott a vörös paradicsom fölött.

A meteorológusok ez egyszer megint eltalálták az időt, mely után napok óta áhajtozik az egész század. Eszményi, szélmentes repülőidő van. Ezüstös holdfény ömlik végig a sorbanálló, súlyosan megrakott gépeken. Egyesével indulnak útnak és csak közvetlenül a feladat végrehajtása előtt gyülekeznek.

Aknákat fognak rakni az angol partok mentén, a britek egyik életfontosságú hajózási útvonalán. Halkan csobbannak a vízbe a hajózás veszedelmes ellenfelei. Az elsuhanó gépek nyomában nincsenek robbanások és nem üt ki tűz. Láthatatlanul, nyom nélkül nyelik el a sötét hullámok a zömök acéltesteket, melyek csak napok, vagy hetek mulva éreztetik hatásukat, ha egy hajó véletlenül megérinti valamelyiküket. Abban a pillanatban többemeletes magas vízoszlop szökik fel az égnek, a robbanás iszonyú ereje halálos sebet üt a hajótestben és a brit ellátási hajózás gondjai ismét néhány ezer tonnányi hajótérhiánnyal szaporodnak.

A holdfényben élesen rajzolódnak ki az angol partok vonalai. Nehéz légvédelmi ütegek szólalnak meg, azonban eredmény nélkül. A megfigyelő rádiós és a szerelő feszülten figyelve kutatják a légteret, nem bukkan-e fel valahol egy éjjeli vadászgép.

Olyasvalami következik ezután, ami zavartalanná teszi az aknarakó nehézbombázók munkáját. Egy másik bombázókötelék ráveti magát a parti légvédelmi ütegállásokra és szaporán villámlanak a ledobott nagyobb ürméretű bombák robbanásai. A Tomyk figyelme tehát le van kötve. Kezdődhet az aknarakás.

Egy pillantás a térképre... — Helyben vagyunk.

— Magasság... megfelelő.

Az első akna végigfut a felfüggesztő-keret terelősínei közt és a törzsfenék nyílásánál elhagyja a gépet. Fehér tajték freccsen fel ott, ahol vízbe ért s utána változatlanul folytatódik a bukdácsoló hullámok örök játéka. Gyors ütemben követi a második, harmadik, a hatodik.

Amint az egyik gép rekeszei megürültek, rögtön mögötte a következő, hogy folytassa az aknamező telepítését. Egymást váltják a meghatározott vízterület légterében.

Sorban, ahogy jöttek, fordulnak vissza a Heinkelek.

Vízben van az utolsó akna is. Lassan elhal a motorzúgás a hullámok fölött s az angol partokról csak néha söpör végig remegve egy-egy kutató fényszóró kévéje az égbolton.

Holnap tovább bővül az aknamező. Miközben a bombázórajok a sziget katonai fontosságú célpontjait nagy ürméretű bombáikkal árasztják el, éjjel ismét megjelennek a feketére festett aknarakók a partok előtt, hogy a láthatatlan erődvonal szakadatlan erősítésével járuljanak hozzá a győzelem kivívásához.

Hatezer méterre kapaszkodott fel lassú, egyenletes emelkedéssel a Ju 88. A magasságnyerés mindig költséges dolog, hiszen üzemanyagba kerül, de lehet bizonyos fokig takarékosan is emelkedni, amint azt a példa mutatja. Ma különösen csínyján kell bánni az üzemanyaggal. Megfigyelőnk haditerve minden cseppel számolt, mielőtt útnak indultunk volna. Sőt a visszafelé való úton nem is futja a kiindulási támpontig, hanem egy előbbrefekvő repülőtéren szállunk majd le. Ha valamiképpen ezt sem érnénk el, úgysem marad más hátra, mint a nyilt tenger és akkor minden fáradságunk kárbaveszett. Ma sincs »dugaszban tartott« tartalékunk, melyről szerelőnk mindig titokban gondoskodott. A pilóta személyesen ellenőrizte a tartályok feltöltését.

— Mélyen alattunk a tenger, keskeny csíkként fehérlenek a távolban az egyiptomi partok. Közel nyolcezer méteren van felettünk az a vékony felhőréteg, melyet el kell érnünk, hogy valamenynyire biztonságban érezzük magunkat. Nem nagyon megnyugtató érzés fényes nappal, mélyen bent az ellenséges terület fölött röpködni, teljesen egyedül, minden vadász vagy rombolókíséret nélkül, csupán négy fedélzeti géppuskánkra, sebességünkre és ügyességünkre utalva abban a zónában, ahol az ellenfél legjobb vadászai és legkiválóbb légvédelmi lövegei tömegét vonta össze.

— Magasabbra kell mennünk, hogy elérjük a felhőket — töri meg a hallgatást a megfigyelő nyugodt, mély hangján, tisztán, tagoltan ejtve a szavakat.

— Idefenn most tilos minden felesleges szó vagy mozdulat. Ez is a »haditervhez« tartozik. Megállapodtunk ugyanis felszállás előtt abban, hogy az oxigéntartályok készletének kímélése céljából lehetőleg tartózkodni fogunk a felesleges beszédtől vagy mozgástól, amivel az oxigént szükségtelenül pocsékolnánk. Erre vonatkozóan egyébként megfigyelőnknek a minap keserű tapasztalatai voltak. Még ellenséges terület fölött repültünk, mikor oxigénje elfogyott. Nem maradt nyugodtan ülve, mint a többiek, hanem figyelés, kutatás közben állandóan izgett-mozgott a helyén és oxigénpalackja idő előtt kimerült. Átkapcsolt a tartaléktartályra, de perceken belül ebből is kifogyott az éltető gáz. A hadnagy szédülni kezdett, arca, kezei fokozatosan elkékültek. A helyzet azonnali cselekvést kívánt. Legkisebb tétovázás is egyenlő lett volna a halállal. Zuhanórepüléssel száguldtunk le sűrűbb légrétegekbe. Különös szerencsénk volt, hogy megúsztuk a légvédelmi tüzérség meleg fogadtatását.

— Másodszor már istenkísértés lenne könnyelműen a szerencsére bízni sorsunkat. Ma pedig, mikor a brit földközitengeri flotta legnagyobb kikötője, Alexandria fölé megyünk, ahol a légvédelmi ütegektől eltekintve, csak úgy hemzsegnek az ellenséges vadászok, különösképpen nem kockáztathatunk semmit.

— Felszállási parancsunk hajnalra szólt. Még egyszer megbeszéltük az útvonalat, ámde az időjárás keresztülhúzta számításunkat. Majdnem dél lett, mire elindulhattunk.

— Előttünk fekszik Egyiptom. Ez a szó, a nagy Fáraó-dinasztiák egykori földje elvesztette számunkra minden varázsát, titokzatosságát. Felderítőútjaink alkalmával szinte mindennapos látvány lett a Nilus deltája, Kairo, a Cheips, a Chephren és Mycerinus piramis és a Gizehtől nyugatra elkezdődő sivatag. Nem fog el megilletődés akkor sem, ha a végtelen *sárga homoktenger fölé repülünk. Ugyanígy* szervezetünk is megszokta az Afrika fölötti, rendkívüli igénybevételt jelentő repüléseket. Plusz negyven fok Celsius van árnyékban, mikor startolunk, s mire elérünk nyolcezer méteres magasságot, minusz negyven fok lesz belőle. Hogy ez az időjárásváltozás mit jelent, ahhoz nem kell bővebb magyarázat.

— Alexandria balkéz felől messze elmarad mögöttünk. Behatolunk a sivatag fölé. Hadd higyjék a Tommyk, hogy legkevésbbé sem érdekel a kikötőjük. Arról, hogy sem földi, sem a légi elhárítás nem lépett működésbe, nem következtethetünk az angolok tétlenségére. Minden bizonnyal észrevett az az előőrshajó, melyet piciny dióhéjként láttunk a partvidék átrepülésekor. Az óta már az összes figyelőőrsöket riadóztathatták. És éppen ez az, amire tervünk legnagyobb részét alapoztuk. Tőlünk telhetően igyekezni fogunk a különböző, rólunk szóló jelentéseket összezavarni.

— Benn, a sivatag felett keletnek fordulunk a Nílus felé, közben elszállunk egy angol vadászrepülőtér mellett. Az alsó törzsteknőben hasaló szerelőnek jelentenivalója akadt.

— Vadászraj van felszállóban!

Az a jó tulajdonsága megvan az afri-

kai homoknak, hogy felszálló repülőgépek légcsavarszelében gyönyörűen fel tud kavarodni, s ilyenkor emeletesmagas porfellegek rohannak a nekifutó gépek nyomában.

— Eltart egy jó negyedórát, míg az angolok erre a magasságra feltornásszák magukat. Hol vagyunk mi már addigra! Mindezek ellenére óvatosaknak kell lennünk. Nem ezek lesznek az egyetlen üldözésünkre kiküldött vadászok.

— A csillogó vízfolyásokkal összevissza szabdalt hatalmas Nílus-delta és a tenger találkozási vonalán irányt veszünk pontosan nyugatnak, úgyhogy messze künn Alexandria előtt repülünk el addig, míg ismét elérjük a sivatagot. Ezzel még jobban megzavarjuk a Tommykat.

— Idegekremenő macska-egér harc ez, melyet csak tapasztalt felderítők engedhetnek meg maguknak. Másfél órát szántunk erre a csavargásra. A cél közelsége alaposan próbára teszi türelmünket. Mindenáron felvételeket kell készítenünk Alexandriáról.

— Szerelőnk nagyon kotynyeles lett. Megint megszólal:

— Vadászok.

— Milyen magasan? — kérdi a megfigyelő.

— Lehetnek úgy kétezer méteren.

— Jó.

A hadnagy homlokát az üvegezésnek szorítva tekint lefelé. Négy Curtiss emelkedik kétségbeesett erőlködéssel. A nyolcvannyolcas Ju egyszerre megnöveli sebességét és az együlésesek elmaradnak.

— Délnyugat felől közelítjük meg Alexandriát. Közvetlenül a kikötő előtt többkilométeres, óriási nyolcast repülünk, hogy az angolok tökéletesen meggabalyodjanak. Végre a hosszas kacskaringózás után alánkcsúszik Alexandria, a város és a kikötő. A hangsúly a kikötőn van. A kifutófélben levő rombolóflottilla még érdekesebbé teszi a róla készülő képsorozatot.

— A körénk lőtt, rendszertelenül felérkező légvédelmi gránátok nem nagyon zavarnak, még kevésbbé az az egyetlen elárvult vadász, mely ide-oda mászkál a város felett, vagy háromezer méterrel alattunk, ékes bizonyítékaként annak, hogy sikerült másfélórás kimerítő munkával tévútra vezetnünk őfelsége vadászrajait.

— Nagy kő esik le a szívünkről és helyét a jól sikerült csíny felett érzett öröm tölti be.

Ford. *Sebesfi László*

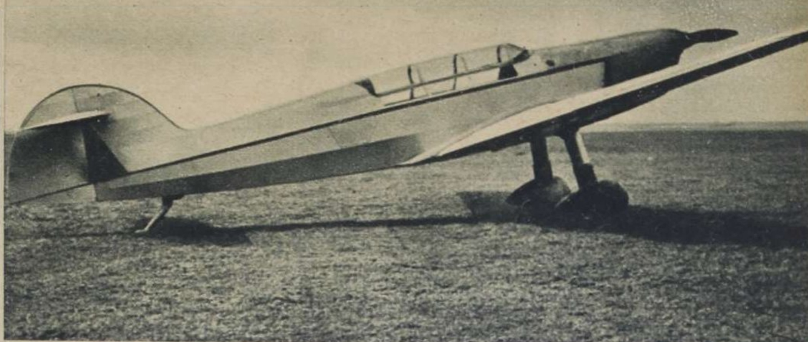
Útjára készül a Me. 109. E. gép pilótája

Gabonaföld széléről indulnak a német Heinkel bombázók

A BFM M. 23. a jól bevált kis sportgép



A M. 29. gépen már az új irányzat jellemzőit látjuk



MESSERSCHMITT ÉS GYÁRA

Néhány számmal ezelőtt lapunk megemlékezett Messerschmitt professzorról, a kiváló német repülőgéptervezőről. Sajnos — a cikk szerzőjének kellemetlen személycseréje folytán — olyan a valóságnak meg nem felelő adatok csusztak a cikkbe, amelyeket helyreigazítani kötelességünk. Ezt azonban kiegészítjük azzal is, hogy ismertetjük a Messerschmitt-gyár tevékenységét alakulásától napjainkig.

Messerschmitt Willy Frankfurt am Main-ban született. 1898 június 26-án látta meg a napvilágot. Apjának borászata volt. Gyermekkorát majdnem teljesen Bambergben élte le. Már 10 éves korában megismerkedett Harth-tal, az egyik első német repülővel és neki segédkezett. S mikor 1914-ben Harth bevonult, az alig 16 éves Messerschmitt átvette a munka vezetését és maga fejezte be.

Harth 1918-ban a Bayerische Flugzeugwerke céghez lépett be, Messerschmitt pedig a müncheni műegyetemre iratkozott be. Közben azonban változatlanul foglalkozott vitorlázórepülőgépek tervezésével. Ebből az időből származnak a S. 10. és S. 11. gépek. Kevesen tudják, hogy a Göttingen 535, vitorlázógépeink közismert profilja éppen Messerschmittől származik. A »nagy« világrekorder gépek alapprofilja ez volt.

1923-tól kezdve Messerschmitt egyre inkább motoros gépekkel kezdett foglalkozni. Először egy kismotoros könnyű gépet épített: a M. 17. gépet, amely több nemzetközi repülésen is díjat nyert.

Közben megismeri Udetet is, aki saját gyárában építi gépeit: a közismertté vált U. 12. Flamingo-t, és ennek továbbfejlesztését. Az Udet-gyár 1926-ban a Bayerische Flugzeugwerke tulajdonába megy át és a BFM. 1. Sperber és a BFM. 3. gépeket gyártja. 1927-ben a Bayerische Flugzeugwerke egyesül a bambergi Messerschmitt Flugzeugbau GmbH. céggel és ezzel kezdetét veszi a Messerschmitt-gépek nagyobbrányú gyártása.

Megszületik a fémépítésű M. 18. utasgép, amelyet az egyik kisebb német légiforgalmi társaság rendelésére épít: repülőtulajdonságai kitűnőek, üzeme nagyon gazdaságos. Elkészül a M. 17. továbbfejlesztéseként a M. 19. is, amely ismét több német repülőversenyen szerez dicsőséget a gyárnak és a tervezőnek. A gyár külföldre is szállít, így Dél-Amerikába, Romániába, Kínába.

1928 jelent újabb mérföldkövet a Messerschmitt-gépek sorában. Az előző körrepüléseken fényes győzelmet aratott Messerschmitt M. 17. és M. 19. gépből tervezőjük megalkotja a M. 23. gépet, amely olcsó, kiválóan repül és jó teljesítményű. Az 1929 és 1930-as Európa-körrepüléseken Morzik ezzel a géppel arat diadalt. Ugyancsak ez a gép vesz részt Udet vezetésével Leni Riefenstahl és Louis Trenker grönlandi expedíciójában.

Majdnem egyidejűleg a M. 23. géppel hozza piacra a M. 20. utasgépet. Ez a tizenkétüléses, felsőszárnyas gép aránylag nagy sikert arat. A Lufthansa nagyobb sorozatot állít szolgálatba — és a gépek, akár a Junkers F. 13. »ősgép«, még ma is szolgálatban állnak. Ma többnyire a német iskolásgyermekek körrepüléseit végzik ezekkel a gépekkel.

A Messerschmitt-gyár fáradhatatlanul folytatja tovább munkáját az akkori, meglehetősen sivár körülmények között is. A tervező-főmérnök kifogyhatatlan az új ötletekben. Szabadalmainak száma szinte napról-napra növekszik. Igen érdekes megemlíteni, hogy a Messerschmitt-gépek elvi felépítése húszegynéhány éven át sem változott. Ma is a régi egyfőtartós szárny és héjszerkezetű törzs jellemzik ezeket a gépeket. Természetes, hogy az építéshez használt anyagok mai fejlettsége mellett a lehetőségek sokkal kevésbbé korlátozottak, mint akkor.

Elkészült a M. 24. nagy utasgép s ugyanakkor ismét napvilágot lát egy nagysikerű géptípus: a M. 27. Ez is számos versenyen arat győzelmet. Az eddigi gépekkel nyert tapasztalatok felhasználásával készül M. 28. és M. 29. gép. A M. 28. gyors postaszállító repülőgép, a M. 29. és az őt követő M. 31. turagépek, amelyek az Európa-kupa körrepülésén (Challenge) is sikerrel vettek részt.

A nemzeti szocializmus uralomrajutásának évében készül el a M. 35. a kiváló műrepülő- és iskolagép. Willy Stőr ezzel nyeri meg kétszer a német nemzeti műrepülő bajnokságot s a nemzetközi bajnokságon is e gépé a pálma. A M. 35. jelenti a Messerschmidt-gépek első korszakában a fejlődés végső fokozatát.

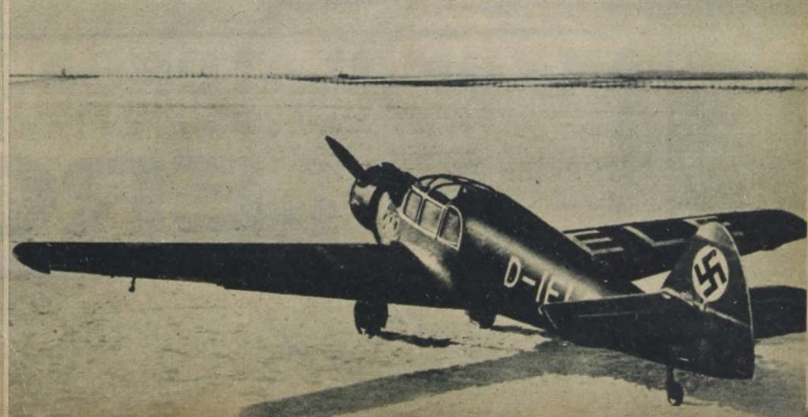
Ezt követi a német repülés újjáfejlesztésének időszaka. A Messerschmitt-gyárra és főmérnökére új feladatok hárulnak. A gyárat még mindig Bayerische Flugzeugwerke-nek hívják és még mindig Willy Messerschmitt a főmérnök.

A gyár jobb anyagi körülmények közé kerül, résztvesz a német légihaderő gépeinek készítésében. Az évek hosszú során át folytatott kísérletező munka meghozza gyümölcsét: Messerschmitt végre katonai gépet is építhet, nem kötik tevékenységét kényszerbékeszerződések béklyói.

A Messerschmitt M. 35. a kitűnő műrepülő



Bramo motoros Taifun gép







Először a Me. 108. gép, a később híressé vált Taifun első példányát építik meg. Hogy ez mekkora fejlődést jelent az előző gépekkel szemben, azt a képekből, egyszeri rápillantásra megállapíthatjuk. Eredetileg — a Fi. 97. és a Klemm 31. gépekkel egyidejűleg az Európa-körrepülésre készül el a gép. Végig szárnyfékkel és résszárnnyal ellátott, rendkívül nagy sebességviszonnyal megáldott gép volt ez a Me. 108. a. Nagy feltűnést is keltett megjelenése. Belőle fejlesztette a gyár a nagy sorozatokban készült Me. 108. b. Taifun gépet, amely az egész világon sikert aratott. Hozzánk is eljutott a gép, honvéd légierőnk hosszabb időn keresztül használta átképző- és vakrepülő-iskolagépként. Nemzetközi körrepüléseken is szereztek előkelő helyezést Me. Taifun géppel repülő honvéd pilótáink.

A Messerschmitt Me. 108. Taifunt követi a Me. 109. vadászegyüléses. 1937. elején történik meg a nagy döntés, amelynek értelmében a Me. 109. gép lesz a német légihaderő rendszeresített vadászegyülése. Még abban az évben, a Jumo. 210. motorral felszerelt gyengébb gépekből egy raj és egy Daimler-Benz motoros gép résztvesznek a zürichi nemzetközi repülő-találkozón és ekkor történik meg az a világszerte csodálkozást vagy megdöbbenést keltő esemény, hogy a versenyen résztvevő német vadászok, de még a német bombázók is (a Do. 17.) gyorsabbak voltak, mint a többi nemzet vadászgépei (a francia Dewoitine gépek és az angol Hawker Fury-k). 1937—38. telén már a spanyol polgárháborúban is megjelennek a Condor-légió Messerschmitt vadászai, ezek a Me. 109. D. típusba tartoznak. Egy évre rá már a Me. 109. E. repül, amelyet a nagy európai háború első szakaszában is nagy sikerrel alkalmaznak. Egy ilyen gép tartja a sebességi világrekordot is.

Megjelenik közben a Me. 110. is, amelyet első ízben Vuillemin francia légügyi vezérkari főnöknek mutatnak be, szemmelláthatólag nagy hatással. Eredetileg »schwerer Jäger«-nek, nehéz vadásznak nevezték a rombolót, később kapta a »Zerstőrer«, rombolórepülőgép nevet.

Az új Németország megbecsüli értékeit: 1937-ben Messerschmitt megkapja a VDI (Verein Deutscher Ingenieure — Német Mérnökegylet) díszgyűrűjét, majd ugyanez év októberében a Lilienthal-emlékérmet, amely a Lilienthal-repülőakadémia (a német repülésügy tudományos akadémiája) legnagyobb kitüntetése. 1937. óta címzetes egyetemi tanár a müncheni műegyetemen. 1938-ban Todt dr.-ral, Heinkel professzorral és Porsche dr-ral, a híres autótervezővel együtt megkapja a német Nobel-díjat: a nagy nemzeti díjat művészeti és tudományos teljesítmények jutalmazására.

1941 május elsején, a német birodalom nemzeti ünnepén Hitler vezér a »munka úttörője« címmel tünteti ki, ezzel is újabb elismerését adva Messerschmitt rendkívüli teljesítményeinek.

Ma Messerschmitt egyike a német műszaki világ legnagyobb értékeinek. Gépeinek nincs szükségük dícséretre: eredményeik a legjobb bizonyítékai tervezőjük képességeinek. A Bayerische Flugzeugwerke AG. Messerschmitt iránt érzett tiszteletből cégnevét is Messerschmitt AG-ra változtatta. Ma a gyár több hatalmas üzemmel vesz részt a német légihaderő anyagellátásában.

Messerschmitt professzor fáradhatatlanul dolgozik: egyre újabb és tökéletesebb gépek tervezését irányítja. Tudja, hogy a műszaki fejlődésben nincs megállás és csak folytonos, szakadatlan kitartó munkával biztosíthatja azt, aminek egyik legeredményesebb és legfáradhatatlanabb munkása: a német légihaderő, a fegyverek végső győzelmét.

(na)



FAG Hamburg 1.



Stomo 3. V. 11. Stürmer

18—60 LÓERŐIG

A repülés népszerűsítése elsősorban attól függ, hogy a repülőgépek beszerzési és a repülések üzemi költségei oly alacsonyak legyenek, hogy azokat minél szélesebb rétegben, különösebb anyagi megerőltetés nélkül fedezni tudják. Az olcsó beszerzési ár és az alacsony üzemi kiadás közelebb viszik a repülést a nagy tömegekhez, miáltal sok rajongás, elgondolás és izzó vágy nyer beteljesedést. A vitorlázó repülés, a repülő sportegyesületek és a magyar haderőnkívüli repülőelőképzés lendüületes fejlődése nagymértékben megadta a lehetőségét annak, hogy, aki repülni akar, vagy repülőnek törekszik, megvalósíthassa álmát. Mindezeken túl úgy honvédelmi, mint gazdasági, közlekedési, ipari és sportszempontból szükséges az, hogy az egyesületek és a magánosok tulajdonában minél több repülőgép legyen és minél többen repülhessenek, mert a repüléssel közvetlenül érintkezésbe kerülve ismeri meg minden ember és adófizető azokat a kérdéseket és szükséges kiadásokat, amelyek ma egy korszerű légierő fenntartásánál elengedhetetlenek.

Az olcsó beszerzési ár és az alacsony repülőüzemi kiadás eléréséhez az út a kis repülőgép, kevés üzemanyagot fogyasztó motor felé mutat. A kutató munka és a vállalkozói szellem e tekintetben máris sok érdekességet és hasznos tapasztalatot szolgáltat. Nem érdektelen, ha megtekintjük és átgondoljuk az alábbi eredményeket.

Stomo 3. V. 3. mélyfedelű, törtszárnyú, 1 személyes fülkés gép, 18 lóerős motor, 5.2 lit./100 km. benzinfogyasztás és 152 km/óra legnagyobb sebesség. A gép fékszárnyas (fékszárny felület 0.8 m²). Szárnyak a törzs felé behajthatók és így a gép kis helyen tárolható. Tura- és gyakorlórepülésekre alkalmas.

F. A. G. Hamburg I. mélyfedelű, törtszárnyú, 2 személyes, fülkés gép, 45 lóerős motor, 10 lit./100 km benzinfogyasztás és 160 km/óra legnagyobb sebesség. Az ülések egymás mellett vannak. Oktatásra, gyakorló- és turarepülésekre alkalmas.

Bücker 180. Student mélyfedelű, törtszárnyú, 2 személyes, nyitott gép, 50 lóerős motor, 7.5 lit./100 km benzinfogyasztás és 170 km/óra legnagyobb sebesség. Oktatás, gyakorló- és turarepülés, valamint *vitorlázó repülőgépvontatásra* alkalmas. Ennek megfelelően vitorlázó repülőgépvontató berendezéssel bir. Farokkereke kormányozható.

Klemm 105. mélyfedelű, törtszárnyú, 2 személyes, fülkés gép, 50 lóerős motor, 11 lit./100 km benzinfogyasztás és 150 km/óra legnagyobb sebesség. A törzs részben héjszerkezetű. Az ülések egymás mellett vannak és a szárnyak a törzs felé behajthatók. Ilyen állapotban a gép méretei: hosszúság = 7.35 m, szélesség = 2.3 m, magasság = 2 m. Kis helyen tárolható. Oktatásra, gyakorló- és turarepülésekre alkalmas.

Si. 202. Hummel mélyfedelű, törtszárnyú, 2 személyes, fülkés gép, 50 lóerős motor, 9 lit./100 km benzinfogyasztás és 160 km/óra legnagyobb sebesség. Az ülések egymás mellett vannak. Kiváló teljesítménye a F. A. I. által elismert, 7043 m magassági rekord (1 személlyel). Oktatásra, gyakorló- és turarepülésekre alkalmas.

St. 3. V. 11. mélyfedelű, törtszárnyú, 1 személyes, fülkés gép, 53 lóerős motor, 5.5 lit./100 km benzinfogyasztás és *215 km/óra* legnagyobb sebesség. A törzs héjépítésű, fékszárnyfelületei: 0.8 m². Kiváló teljesítménye a F. A. I. által elismert sebességi csúcseredmények felállítása: 1 üléses kivitelben 100 km-en felül 187.776 km/óra, 2 üléses kivitelben pedig 1000 km-en felül 187.776 km/óra. Szárnyai behajthatók a törzs felé és így kis helyen tárolható. Gyakorló- és turarepülésekre alkalmas.

Si. 202. C. Hummel mélyfedelű, törtszárnyú, 2 személyes, fülkés gép, 60 lóerős motor, 10 lit./100 km benzinfogyasztás és 180 km/óra legnagyobb sebesség. Az ülések egymás mellett vannak elhelyezve. A gépnek farokcsuszója van. Oktatásra, gyakorló- és turarepülésekre alkalmas.

A gépeket vizsgálva kitűnik, hogy a 18—60 lóerős repülőgépmotorok nem fogyasztanak többet, mint a közönséges gépkocsimotorok (37 lóerős 10 lit./100 km) továbbá, hogy a legrövidebb nekifutás 80 m és a legrövidebb leszállóút (kigurulás) 100 m körül mozog, ami jóval kisebb érték, mint a köztudatban forgó repülőgépek start és leszálló útja. A kisrepülőgépek elterjedését és felhasználhatóságát ennek a három értéknek további csökkenése nagymértékben elősegíti, mert ezek kifizetővé teszik a repülőüzemet és megengedik azt, hogy a gép olyan helyeken is le- és felszállhasson, ahol különben más motoros repülőgép erre képtelen.

Lényeges szempont a kisrepülőgépek megvalósításánál a hazai konstrüktőrök és a magyar repülőgépipar bekapcsolódása ezen területre is, mert így a tudás, berendezés és gyártási tapasztalat ugrásszerűen elősegítheti és hozzájuttathatja a magyar repülő életet a gazdaságos és olcsó *magyar néprepülőgép*hez.

Zalán Ervin



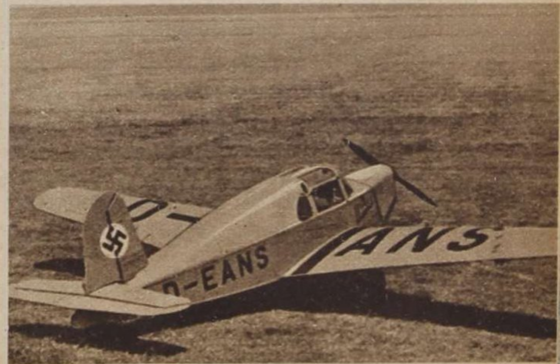
Bücker 180. Student



Klemm 105.



Si. 202 Hummel



A Si 202. C. Hummel

A Storch, mint mentőangyal

Egy német közelfelderítőszázad az egyik »katlan« közelében az ellenség bezárt kötelékeinek kétségbeesett kitörési kisérleteinek terébe esett. A század emberei így mesélték el a történetet:

»Reggel négy órakor jelenti egy őrszem, hogy ellenséges lovasság igyekszik körülzárni a tábori repülőteret. A századparancsnok kiadja a parancsot: öt percen belül indulás a szokott rendben X repülőtér felé.

...A gépek a támadók vad lövöldözése közben szálltak fel. ...Néhány perc multán valamennyi gép a levegőben van.

A Fieseler Storch-hal a századparancsnok szállt fel. Gépéből könnyen ellenőrizheti a merész vállalkozás lebonyolítását. Így azt is meglátja, hogy egyik gépe mintegy egy km-re kényszerleszállni kénytelen. Könnyen ki lehet venni, hogy a gép simán kigurul a mezőn. A századparancsnok a Storchban egy pillanatot sem késlekedik, hogy két bajtársát megmentse. Közvetlenül a nagy felderítőgép mellett földet ér a hossszúlábú Gólya. A két tiszt befurakodik a gép szűk fülkéjébe, miután gépük fegyvereit használhatatlanná tették. Az erdő tele van ellenséggel — legfőbb ideje volt, hogy elinduljanak. Jól is tették, mert most már az ellenséges tüzérség gránátjai is a repülőtéren csapódnak be, éppen ott, ahol kevéssel előbb még a német gépek álltak.

12 óra mulva: X tábori repülőtéren a századparancsnok teljes kötelékét összegyüjtötte. Minden ember megvan, minden anyag együtt van, még a gépek is, beleértve a kényszerleszállt masinát, amelyet a következő napon sikerült majdnem sértetlenül megmenteni.«

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

423231. — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása Felelős: Kárpáti Antal igazgató